

**Die Händlerschutzbestimmungen der
Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002**

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Rechte

durch die Rechtswissenschaftliche Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von Frank Ahlersmeier
aus Dortmund

2010

Erste Berichterstatterin: Prof. Dr. Petra Pohlmann

Zweiter Berichterstatter: Prof. Dr. Thomas Lundmark

Dekan: Prof. Dr. Heinz-Dietrich Steinmeyer

Tag der mündlichen Prüfung: 01.12.2009

Für Anja

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2009/2010 von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster als Dissertation angenommen. Rechtsentwicklung und Literatur sind bis Januar 2009 berücksichtigt.

Herzlich bedanken möchte ich mich bei Frau Prof. Dr. Petra Pohlmann für die Betreuung der Arbeit und die rasche Anfertigung des Erstgutachtens. Herrn Prof. Dr. Thomas Lundmark danke ich für die Übernahme des Zweitgutachtens.

Besonders erwähnen möchte ich meinen Freund Dr. Tobias Krautstrunk, der mit seinen kritischen Anmerkungen und der gewissenhaften Durchsicht des Manuskripts sehr zum Gelingen der Dissertation beigetragen hat. Herrn Peter Seifert danke ich für seinen freundschaftlichen Beistand während der Erstellung dieser Arbeit.

Mein besonderer Dank gilt meinen Eltern Christa und Dieter. Sie haben meine akademische Ausbildung und damit nicht zuletzt diese Arbeit ermöglicht und mich in vielfältiger Weise unterstützt. Bedanken möchte ich mich auch bei meinen Schwiegereltern Gisela und Horst Remppe, die mich in meinem Entschluss stets bekräftigt haben.

Den größten Dank möchte ich an meine Ehefrau Anja richten: Du hast mich in diesem mitunter schwierigen Lebensabschnitt uneingeschränkt unterstützt. Ohne Deine Liebe und Dein grenzenloses Vertrauen hätte diese Arbeit nicht entstehen können.

Dir widme ich dieses Werk.

Münster, im April 2010

Frank Ahlersmeier

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	XV
Literaturverzeichnis.....	XVI
Erster Teil: Einleitung.....	1
I. Die Bedeutung des Kraftfahrzeugsektors und die Marktteilnehmer.....	1
II. Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht.....	4
III. Gegenstand der Untersuchung.....	8
IV. Gang der Untersuchung.....	13
Zweiter Teil: Rahmenbedingungen des Kfz-Vertriebs.....	17
I. Wesensmerkmale und rechtliche Einordnung der Händler- und Werkstättenverträge des Kraftfahrzeugsektors.....	18
1. Vertragshändlervertrag.....	19
2. Vertragswerkstattvertrag.....	23
II. Wirtschaftliche Hintergründe des Vertragshändlervertriebs.....	24
1. Vorzüge des Vertragshändlersystems aus Herstellersicht.....	25
2. Die Interessenlage der Kfz-Vertragshändler.....	27
III. Wirtschaftliche Abhängigkeit der Handelsstufe.....	29
IV. Kfz-Vertrieb unter Einfluss des EG-Kartellrechts/Historische Entwicklung.....	32

1. Vorgeschichte bis zum Inkrafttreten des EWG-Vertrages.....	33
2. Vertrieb und Kundendienst nach Inkrafttreten des EWG-Vertrages.....	34
3. Die BMW-Entscheidung der Kommission von 1974.....	36
4. Vertrieb und Kundendienst unter den Regelungen der Kfz-GVO 123/85.....	38
5. Weitere Entwicklungen nach Umsetzung der Kfz-GVO 123/85.....	41
6. Die Vorbereitungen zur Kfz-GVO 1475/95.....	44
7. Die Regelungen des Vertriebs und Kundendienstes unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95.....	45
8. Bußgeldentscheidungen der Kommission gegen Kfz-Hersteller.....	48
9. Der Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95.....	52
10. Weitere Etappen bis zum Erlass der Kfz-GVO.....	56
V. Die aktuelle Kfz-GVO als bedeutende Rechtsquelle für den Kfz-Vertrieb.....	59
1. Grundkonzept der Kfz-GVO.....	59
2. Sektorspezifische Kernelemente der Neuregelung.....	62
a. Wahl des Vertriebssystems.....	63
b. System der Marktanteilsschwellen.....	64
aa. Relevante Marktanteilsschwellen nach Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO.....	65
bb. Anwendung der "De minimis"-Bekanntmachung.....	66
c. Trennung von Vertrieb und Kundendienst.....	68
3. Ordnungspolitische Zielsetzungen und Maßnahmen der Kfz-GVO	69

a. Verhinderung der Marktabschottung im Neufahrzeugvertrieb und -service.....	69
b. Sicherung des Wettbewerbs innerhalb der nationalen Vertriebsnetze.....	70
c. Erleichterung des grenzüberschreitenden Handels mit Kraftfahrzeugen.....	71
d. Sicherstellung des Wettbewerbs innerhalb der autorisierten Werkstattnetze.....	72
4. Sicherstellung der Unabhängigkeit von Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten.....	73
VI. Bedeutung der Kfz-GVO im System der Legalausnahme.....	74
Zusammenfassung zweiter Teil:.....	77
Dritter Teil: Der Händlerschutz im Rahmen der Kfz-GVO.....	79
I. Regelungsstruktur und Funktionsweise der Händlerschutznormen.....	81
II. Systematische Einordnung der einzelnen Händlerschutzregelungen.....	86
1. Schutz des Vertragshandels durch Kernbeschränkungen.....	87
2. Schutz des Vertragshandels durch allgemeine Voraussetzungen.....	89
3. Schutz des Vertragshandels durch besondere Voraussetzungen.....	90
III. Kompetenz der Kommission zum Erlass von Händlerschutzbestimmungen.....	93
1. Stand der Diskussion.....	94
a. Angemessener Ausgleich der Parteiinteressen ohne hinreichenden Wettbewerbsbezug.....	94
b. Wettbewerbsrechtlicher Zweck des Händlerschutzes.....	97

c. Kompetenz der Kommission kraft Sachzusammenhangs.....	100
2. Rechtliche Hintergründe der Diskussion.....	101
a. Die Ermächtigung der Kommission zum Erlass der Kfz-GVO.....	101
b. Zweck und Umfang der Ermächtigung.....	103
aa. Schutz der wettbewerblichen Handlungsfreiheit.....	106
bb. Marktintegration.....	108
cc. Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG.....	109
3. Abschließende Stellungnahme.....	110
IV. Bedeutung der Kfz-GVO für die AGB-rechtliche Inhaltskontrolle.....	116
Zusammenfassung dritter Teil:.....	118
Vierter Teil: Bedeutende Schutznormen der Kfz-GVO im Detail.....	120
I. Erweiterte Verkaufsoptionen des Vertragshandels.....	121
1. Entwicklungsverlauf.....	122
2. Regelungsinhalte zur Verkaufstätigkeit des Vertragshandels.....	126
a. Rechte zum Verkauf neuer Kfz innerhalb des exklusiven Vertriebs.....	127
b. Rechte zum Verkauf neuer Kfz innerhalb des selektiven Vertriebs.....	131
c. Das Recht zum Verkauf vor dem Hintergrund paralleler Vertriebsgestaltungen.....	132
d. Systemübergreifende Regelungen zum Verkauf neuer Fahrzeuge an Endverbraucher.....	134

aa. Belieferung und Vergütung.....	134
bb. Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen.....	136
cc. Verkauf an Endverbraucher über EU-Vermittler.....	140
3. Zusammenfassung.....	147
II. Mehrmarkenvertrieb versus Markenexklusivität.....	147
1. Entwicklungsverlauf.....	149
2. Regelungsinhalte zur Vereinfachung des Mehrmarkenvertriebs.....	155
a. Gesonderte Bereiche innerhalb des Ausstellungsraums.....	157
b. Bezugspflicht.....	158
c. Markenspezifisches Verkaufspersonal.....	160
d. Anpassung von Standards bei Mehrmarkenhändlern.....	163
3. Zusammenfassung.....	166
III. Errichtung zusätzlicher Verkaufs- und Auslieferungsstellen.....	167
1. Entwicklungsverlauf.....	170
2. Verkaufs- und Auslieferungsstelle / Standards.....	174
3. Zusammenfassung.....	178
IV. Wahlfreiheit zwischen Vertrieb und Kundendienst.....	179
1. Diskussionsverlauf innerhalb des Gesetzgebungsverfahrens.....	181
2. Praxisfragen zur Subdelegation.....	185
3. Zusammenfassung.....	192

V. Unternehmensübertragung.....	192
1. Entwicklungsverlauf und Normzweck.....	193
2. Einzelfragen zur Unternehmensübertragung.....	195
3. Zusammenfassung.....	199
VI. Flankierende Händlerschutzbestimmungen.....	199
1. Entwicklungsverlauf.....	201
2. Regelungsinhalte der flankierenden Schutzregelungen.....	206
a. Mindestlaufzeit und Kündigungsfrist, Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO.....	206
aa. Mindestlaufzeit gemäß Art. 3 Abs. 5 lit. a Kfz-GVO.....	207
bb. Kündigungsfristen gemäß Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO.....	209
(1) Angemessene Entschädigung.....	210
(2) Umstrukturierung des Vertriebsnetzes.....	213
cc. Außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund.....	219
b. Schriftform und Begründung bei Kündigungen gemäß Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO.....	220
c. Streitbeilegungsverfahren nach Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO.....	224
3. Zusammenfassung.....	228

Fünfter Teil: Aktuelle Erkenntnisse der Kommission zur Wirkungsweise

des Händlerschutzes.....229

I. Grundlagen und Prüfungsschritte des Evaluierungsberichts.....	231
--	-----

II. Erreichen der mit der Kfz-GVO verfolgten Ziele.....	232
1. Verhinderung der Marktabschottung im Neufahrzeugvertrieb und -service.....	233
a. Zielerreichung.....	233
b. Umsetzungserfahrungen.....	234
c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen.....	235
2. Sicherung des Wettbewerbs innerhalb der nationalen Vertriebsnetze.....	236
a. Zielerreichung.....	237
b. Umsetzungserfahrungen.....	237
c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen.....	238
3. Erleichterung des grenzüberschreitenden Handels mit Kraftfahrzeugen.....	239
a. Zielerreichung.....	239
b. Umsetzungserfahrungen.....	240
c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen.....	240
4. Sicherstellung des Wettbewerbs innerhalb der autorisierten Werkstattnetze.....	241
a. Zielerreichung.....	242
b. Umsetzungserfahrungen.....	242
c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen.....	243
5. Sicherstellung der Unabhängigkeit von Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten.....	243
a. Zielerreichung.....	244

b. Umsetzungserfahrungen.....	245
c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen.....	245
Zusammenfassung fünfter Teil:.....	247
Sechster Teil: Schlussbetrachtungen und Ausblick.....	248

Abkürzungsverzeichnis

ACEA	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
BEUC	Bureau Européen des Unions de Consommateurs
BMW	Bayerische Motoren Werke AG
CECRA	Conseil européen du Commerce et de la Réparation Automobiles
EU-27	Europäische Union unter Einbeziehung von Bulgarien und Rumänien, die am 01.01.2007 als 26. und 27. Mitgliedsstaat beigetreten sind (2. Osterweiterung).
GVO	Gruppenfreistellungsverordnung
PSA	Peugeot Société Anonyme
VDA	Verband der Automobilindustrie e.V.
VDIK	Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
ZDK	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Im Übrigen wird verwiesen auf:

Kirchner, Hildebert	Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 6. Auflage, Berlin 2008
Duden	Die deutsche Rechtschreibung, 24. Auflage, Mannheim u.a. 2006
Duden	Das Fremdwörterbuch, 9. Auflage, Mannheim u.a. 2006

Literaturverzeichnis

- ACEA ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002
- ACEA European Automobile Industry Report 07/08, Brüssel
- Ackermann, Thomas Europäisches Kartellrecht, in: Riesenhuber, Karl, Europäische Methodenlehre - Handbuch für Ausbildung und Praxis, Berlin 2006, S. 512-531, zit.: Ackermann, in: Riesenhuber, Europäische Methodenlehre
- Aleixo Gregório, Rita Driving Competition - The Impact of Regulation 1400/2002 on Motor Vehicle Distribution, World Competition 31 (2008) Number 2, S. 299-325, zit.: Aleixo Gregório, World Competition 2008
- Andersen Study of the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned, 03.12.2001
- Autopolis The Natural Link between Sales and Service, November 2000
- Axster, Oliver „Das Alles-oder Nichts-Prinzip“ der EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, Wirtschaft und Wettbewerb 1994, S. 615-622, zit.: Axster, WuW 1994
- Bach, Albrecht Die Zukunft des selektiven Vertriebs in der EG, Wirtschaft und Wettbewerb 1995, S. 5-21, zit.: Bach, WuW 1995
- Baron, Michael Die Rechtsnatur der Gruppenfreistellungsverordnungen im System der Legalausnahme - ein Scheinproblem, Wirtschaft und Wettbewerb 2006, S. 358-365, zit.: Baron, WuW 2006
- Bayreuther, Frank Absoluter Gebietsschutz und quantitativ-selektiver Vertrieb im KFZ-Handel - Zur Kommissionsentscheidung vom 28.1.1998 gegen VW/Audi, Wirtschaft und Wettbewerb 1998, S. 820-830, zit.: Bayreuther, WuW 1998
- Bechtold, Rainer EG-Gruppenfreistellungsverordnungen – eine Zwischenbilanz, Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht 2001, S. 49-55, zit.: Bechtold, EWS 2001

- Bechtold, Rainer/
Brinker, Ingo/
Bosch, Wolfgang/
Hirsbrunner, Simon
- EG-Kartellrecht, Kommentar (Art. 81-86 EG, EG-Kartell-VO 1/2003, Gruppenfreistellungsverordnungen 2790/1999, 1400/2002, 772/2004, 2658/2000 und 2659/2000 sowie EG-FusionskontrollVO 139/2004), München 2005, zit.: Bechtold/Brinker/Bosch/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht
- Becker, Rainer/
Hamilton, Iona
- Multi-brand distribution and access to repairer networks under Motor Vehicle Block Exemption Regulation 1400/2002: the experience of the BMW and General Motors cases, Competition Policy Newsletter, number 2 2006, S. 33-39, zit.: Becker/Hamilton, Competition Policy Newsletter 2/2006
- Brinker, Ingo/
Meyer, Michael
- Europarechtlicher *effet utile* und deutsches AGB-Recht - Verkürzte Kündigungsfristen des Herstellers nach der neuen Kfz-GVO, Europarecht 2004, S. 488-497, zit.: Brinker/Meyer, EuR 2004
- Brossette, Uwe
- Maklertätigkeit - EU-Vermittlung/Teil 1: Was bei der Vermittlung von Neuverträgen zu beachten ist, Autohaus, Heft 21 2003, S. 32-33, zit.: Brossette, Autohaus 21/2003
- Brossette, Uwe
- Vertragsfantasie - Vermittlungsrecht/Teil 2: Bei Kontrakten mit ständigen Vermittlern ist höchste Sorgfalt aufzuwenden, Autohaus, Heft 22 2003, S. 24-25, zit.: Brossette, Autohaus 22/2003
- Brossette, Uwe
- Endlich Klartext! Fahrzeugvermittlung/Was Händler bei der Auslieferung von Fahrzeugen an einen Vermittler beachten sollten, Autohaus, Heft 5 2005, S. 18, zit.: Brossette, Autohaus 5/2005
- Brossette, Uwe
- Schmalspur-Händler, Autohaus, Heft 9 2007, S. 24-25, zit.: Brossette, Autohaus 9/2007
- Brossette, Uwe
- Was wäre wenn..?, Autohaus, Heft 20 2007, S. 12-13, zit.: Brossette, Autohaus 20/2007
- Brossette, Uwe
- Service-Standards - GVO-Einflüsse, Autohaus, Heft 5 2008, S. 10, zit.: Brossette, Autohaus 5/2008
- Brossette, Uwe/
Breithaupt, Joachim/
Ehrlichmann, Jürgen/
Imping, Andreas
- Praxisratgeber: Wegfall der Location Clause - Die neue Niederlassungsfreiheit im Automobilvertrieb rechtssicher nutzen, München 2005, zit.: Bearbeiter in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause
- Brückner, Florian
- Pleitegeier krallt sich Autohändler, Frankfurter Rundschau vom 24.06.2008, S. 13, zit.: Brückner, Frankfurter Rundschau vom 24.06.2008

- Buchner, Markus EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, insbesondere der KFZ-Vertrieb, München 2006, zit.: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie Stellungnahme vom 27.08.2008 zum Bericht der Europäischen Kommission vom 28.05.2008 zur Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen, zit: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Stellungnahme vom 27.08.2008 zum GVO-Evaluierungsbericht
- Callies, Christian/
Ruffert, Matthias Kommentar zum EU-Vertrag und EG-Vertrag, 3. Auflage, Neuwied 2007, zit.: Bearbeiter in: Callies/Ruffert, EUV/EGV
- CECRA Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, Brüssel, Oktober 2001
- CECRA Impact of the abolition of the location clause on the european motor trades and repairs, CECRA 2004-250
- CECRA The Automotive Block Exemption Regulation and its Future in 3 questions, Brüssel, Februar 2007
- CECRA Comments on the Commission Evaluation Report on the operation of the Block Exemption Regulation 1400/2002, CECRA 2008-143, Brüssel, 30.07.2008
- Ceipek, Daniela KFZ-Vertrieb in der EU-Liberalität oder neue Schranken, Wien, 1999, zit.: Ceipek, KFZ-Vertrieb in der EU
- Clark, John New rules for motor vehicle distribution and servicing, Competition Policy Newsletter, number 3 2003, S. 3-6, zit.: Clark, Competition Policy Newsletter 3/2003
- Creutzig, Jürgen Die zukünftige Regelung des Automobilvertriebs in Europa, in: Meinig, Wolfgang, Automobilwirtschaft: Marketing und Vertrieb, S. 43-73, Wiesbaden 1993, zit.: Creutzig, Jürgen, in: Meinig, Automobilwirtschaft, Marketing, Vertrieb
- Creutzig, Jürgen Das selektive oder exklusive Vertriebssystem - rechtliche Grundlagen und Perspektiven, in: Diez, Willi/Reindl, Stefan/Brachat, Hannes, Grundlagen der Automobilwirtschaft, München 2001, S. 129-163, zit.: Creutzig, Jürgen, in: Diez/Reindl/Brachat, Grundlagen der Automobilwirtschaft
- Creutzig, Jürgen Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Neufahrzeugvertrieb, Bonn 2000, zit.: Creutzig, Jürgen, Rechtliche Rahmenbedingungen für den Neufahrzeugvertrieb

- Creutzig, Jürgen Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen im KFZ-Bereich, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 1995, S. 723-732, zit.: Creutzig, Jürgen, EuZW 1995
- Creutzig, Jürgen Mittelfristige Entwicklungstendenzen im Automobilhandel, in: Reuss, Holger/Müller, Wolfgang (Hrsg.), Wettbewerbsvorteile im Automobilhandel: Strategien und Konzepte für ein erfolgreiches Vertragshändler-Management, Frankfurt a.M. 1995, S. 27-42, zit.: Creutzig, Jürgen, in: Reuss/Müller, Wettbewerbsvorteile im Automobilhandel 1995
- Creutzig, Jürgen Vertrieb von Kraftfahrzeugen – Zum Leitfaden der Kommission vom Oktober 1995, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 1996, S. 197-201, zit.: Creutzig, Jürgen, EuZW 1996
- Creutzig, Jürgen Ein Jahr Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 1475/95, in: Meinig, Wolfgang (Hrsg.), Auto-Motive 97, Standpunkte und Meinungen von Experten, München 1997, S. 243-274, zit.: Creutzig, Jürgen, in: Meinig, Auto-Motive 97
- Creutzig, Jürgen Automobilvertrieb heute und morgen – Rechtsfragen zum VW-Fall, zum Ausgleichsanspruch und zur Kfz-GVO 1475/95 nach 2002, Deutsches Auto Recht 1999, S. 16-20, zit.: Creutzig, Jürgen, DAR 1999
- Creutzig, Jürgen Rechtsprobleme des Automobil-Vertragshändlervertrages im Lichte der Kfz-GVO 1475/95, Wettbewerb in Recht und Praxis 2000, S. 1218-1227, zit.: Creutzig, Jürgen, WRP 2000
- Creutzig, Jürgen Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 2002, S. 560-563, zit.: Creutzig, Jürgen, EuZW 2002
- Creutzig, Jürgen Vertrieb und Betreuung neuer Kraftfahrzeuge im 21. Jahrhundert – Fragen und Antworten zur Kfz-GVO 1400/2002, Betriebs-Berater 2002, S. 2133-2148, zit.: Creutzig, Jürgen, BB 2002
- Creutzig, Jürgen Der Automobilvertrieb ab Oktober 2002 – Kritische Anmerkungen zur Kfz-GVO 1400/2002, Wettbewerb in Recht und Praxis 2002, S. 1124-1130, zit.: Creutzig, Jürgen, WRP 2002
- Creutzig, Jürgen Was ist neu, was bleibt? Ein Vergleich zwischen der Kfz-GVO 1475/95 und der Kfz-GVO 1400/2002, in: Diez, Willi (Hrsg.), GVO 2002 – Die neue Herausforderung im Automobilhandel, 1. Auflage, Ottobrunn 2002, S. 29-63, zit.: Creutzig, Jürgen in: Diez, GVO 2002

- Creutzig, Jürgen EG-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Kraftfahrzeugsektor - Praxiskommentar, Heidelberg 2003, zit.: Creutzig, Jürgen, GVO für den KFZ-Sektor
- Creutzig, Susanne Der Investitionsschutz des Vertragshändlers bei ordentlicher Kündigung des Herstellers – Unter besonderer Berücksichtigung des Automobil-Vertragshändlervertrages, 2001, zit.: Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers
- Creutzig, Susanne Investitionersatzanspruch des Vertragshändlers: Vergessen, obwohl existenznotwendig?, Neue Juristische Wochenschrift 2002, S. 3430-3436, zit.: Creutzig, Susanne, NJW 2002
- Dauses, Manfred A. Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, Band 2, Stand: Mai 2004, München 2004, zit.: Dauses, Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts
- Degryse/Verboven Car Price Differentials in the European Union: An Economic Analysis, November 2000
- Drexl, Josef Die neue Gruppenfreistellungsverordnung über Technologietransfer-Vereinbarungen im Spannungsfeld von Ökonomisierung und Rechtssicherheit, Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht, Internationaler Teil, 2004, S. 716-727, zit.: Drexl, GRUR Int. 2004
- Ebel, Hans-Rudolf Kartellrecht - GWB und EG-Vertrag, Köln 2003, zit.: Ebel, Kartellrecht
- Ebel, Hans-Rudolf/
Genzow, F. Christian Freistellung der selektiven Vertriebssysteme der Automobilbranche vom Kartellverbot des Art. 85 EWG-Vertrag, Der Betrieb 1985, S. 741-746, zit.: Ebel/Genzow, DB 1985
- Ebel, Hans-Rudolf Die neue Gruppenfreistellung für den Vertrieb von Kraftfahrzeugen und Kfz-Ersatzteilen, Betriebsberater 1995, S. 1701-1704, zit.: Ebel, BB 1995
- Ebenroth, Carsten-Thomas Absatzmittlungsverträge im Spannungsverhältnis von Kartell- und Zivilrecht, in: Monographien zum Deutschen und zum internationalen Wirtschafts- und Steuerrecht, Band 1, Konstanz 1980, zit.: Ebenroth, Absatzmittlungsverträge
- Ebenroth, Carsten-Thomas/
Lange, Knut Werner Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge in Europa, Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht 1995, S. 329-336, zit.: Ebenroth/Lange, EWS 1995
- Ebenroth, Carsten-Thomas/
Lange, Knut Werner/
Mersch, Sabine Anne Die EG-Gruppenfreistellungsverordnung für Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, Heidelberg 1995, zit.: Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95

- Eilmansberger, Thomas Probleme der Kündigung von Kfz-Händlerverträgen - Anmerkung zu OGH 9 Ob 2065/96 h, wirtschaftsrechtliche blätter 1998, S. 340-342, zit.: Eilmansberger, wbl 1998
- Emde, Raimond Die Entwicklung des Vertriebsrechts im Zeitraum Oktober 2001 bis September 2002 (Teil I), Versicherungsrecht 2003, S. 419-430, zit.: Emde, VersR 2003
- Emde, Raimond Rechtsprechungs- und Literaturübersicht zum Vertriebsrecht im Jahr 2004, Betriebs-Berater 2005, S. 389-400, zit.: Emde, BB 2005
- Emde, Raimond Strukturkündigung wegen GVO-Novellierung und Ausgleichsanspruch für Ersatzteile, Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht, 2006, S. 997-1006, zit.: Emde, GRUR 2006
- Engmann, Christian Ausgesuchte Probleme der Gruppenfreistellungsverordnung 123/85 für Kraftfahrzeugvertrieb und Kraftfahrzeugservice, München 1991, zit.: Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85
- Enning, Bernhard/
Hahn, Otto/
Stoy, Walter Chance zur Neustrukturierung, in: Autohaus-Spezial GVO 14/15/1995, Seite 3, zit.: Enning/Hahn/Stoy, Autohaus-Spezial GVO, 14/15/1995
- Ensthaler, Jürgen Konsequenzen des EuG-Urteils in Sachen "Daimler/ Chrysler" für Wirtschaft und Rechtsprechung, Betriebs-Berater 2007, S. 31, zit.: Ensthaler, BB 2007
- Ensthaler, Jürgen Evaluierungsbericht der EU-Kommission zur GVO 1400/2002, Wirtschaft und Wettbewerb 2008, S. 759, zit.: Ensthaler, WuW 2008
- Ensthaler, Jürgen Kündigung von Vertragshändlerverträgen unter abgekürzter Frist (Strukturkündigung), Neue Juristische Wochenschrift 2007, S. 815-816, zit.: Ensthaler, NJW 2007
- Ensthaler, Jürgen Die Zukunft der selektiven Vertriebssysteme der Automobilhersteller, Betriebs-Berater 1999, S. 1509-1516, zit.: Ensthaler, BB 1999
- Ensthaler, Jürgen Zukunft des selektiven Kfz-Vertriebs – Vertikal-GVO und Leitlinien der Kommission, Betriebs-Berater 2000, S. 1685-1693, zit.: Ensthaler, BB 2000
- Ensthaler, Jürgen GVO-Entwurf der EU-Kommission zur Neuordnung des KFZ-Vertriebs – erste Anmerkungen, Betriebs-Berater 2002, S. 313-317, zit.: Ensthaler, BB 2002

- Ensthaler, Jürgen Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den KFZ-Vertrieb, Wirtschaft und Wettbewerb 2002, S. 1042-1055, zit.: Ensthaler, WuW 2002
- Ensthaler, Jürgen Konsequenzen des EuG-Urteils in Sachen "Daimler/Chrysler" für Wissenschaft und Rechtsprechung, Betriebs-Berater 2007, BB-Special 3, S. 31, zit.: Ensthaler, BB-Special (3) 2007
- Ensthaler, Jürgen/
Gesmann-Nuissl, Dagmar/
Stopper, Martin Ausgleichsansprüche des KFZ-Vertragshändlers für drittbestimmte Investitionen und den Kundenstamm bei ordentlicher Kündigung oder Herabstufung, Der Betrieb 2003, S. 257-267, zit.: Ensthaler/Gesmann-Nuissl/Stopper, DB 2003
- Ensthaler, Jürgen/
Gesmann-Nuissl, Dagmar Die rechtliche Stellung des Handelsvertreters innerhalb der KFZ-Vertriebssysteme, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 2006, S. 167-172, zit.: Ensthaler, EuZW 2006
- Ensthaler, Jürgen/
Gesmann-Nuissl, Dagmar Übernahme des Großkundengeschäfts der KFZ-Händler durch die Hersteller - Zulässigkeit und Rechtsfolgen, Betriebs-Berater 2003, S. 533-537, zit.: Ensthaler/Gesmann-Nuissl, BB 2003
- Ensthaler, Jürgen/
Gesmann-Nuissl, Dagmar Entwicklung des Kfz-Vertriebsrechts unter der GVO 1400/2002, Betriebs-Berater 2005, S. 1749-1758, zit.: Ensthaler/Gesmann-Nuissl, BB 2005
- Ensthaler, Jürgen/
Funk, Michael/
Stopper, Martin Handbuch des Automobilvertriebsrechts, München 2003, zit.: Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts
- Ensthaler, Jürgen/
Stopper, Martin EG-Kartellrecht, Ergänzbare Textsammlung, Berlin, Stand: August 2004, zit.: Bearbeiter in: Ensthaler/Stopper, EG-Kartellrecht
- Erdmann, Markus Vertikale Vereinbarungen im Kfz-Sektor - Die neue GVO 1400/2002, Hamburg 2006, zit.: Erdmann, Vertikale Vereinbarungen im Kfz-Sektor
- Erhart, Michael Neuregelung des KFZ-Vertriebs im EG-Kartellrecht, ecolex 1995, S. 528-532, zit.: Erhart, ecolex 1995
- Erman, Walter Bürgerliches Gesetzbuch, Handkommentar, Band I, 12. Auflage, Köln 2008, zit.: Bearbeiter in : Erman, Bürgerliches Gesetzbuch

Europäische Kommission	Vertrieb von Kraftfahrzeugen, Verordnung (EG) Nr. 1475/95, ABl. der Europäischen Gemeinschaften L 145 vom 29.06.1995, S. 25, Leitfaden , Generaldirektion IV - Wettbewerb, zit.: Kommission, Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95
Europäische Kommission	Kraftfahrzeugvertrieb und -Kundendienst in der Europäischen Union, Verordnung (EG) Nr. 1400/2002, ABl. der Europäischen Gemeinschaften L 203 vom 01.08.2002, S. 30, Leitfaden, Generaldirektion Wettbewerb, zit.: Kommission, Leitfaden zur Kfz-GVO
Europäische Kommission	Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO
Europäische Kommission	Bericht über die Funktionsweise der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 über die Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge (Evaluierungsbericht), Brüssel 2000, zit.: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95
Europäische Kommission	Bericht der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen (Evaluierungsbericht), Brüssel 2008, zit.: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO
Europäische Kommission	Staff working document No. 1, main elements and objectives of Regulation 1400/2002, zit.: Kommission, Staff working document No. 1
Europäische Kommission	Staff working document No. 2, Evolution of the motor vehicle markets since Regulation 1400/2002 entered into force, zit.: Kommission, Staff working document No. 2
Europäische Kommission	Staff working document No. 3, Public and Private Enforcement of Regulation 1400/2002, zit.: Kommission, Staff working document No. 3
Europäische Kommission	Staff working document No. 4, The impact of Regulation 1400/2002: an effects-based analysis, zit.: Kommission, Staff working document No. 4
Europäische Kommission	A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century - Final Report, Enterprise and Industry Directorate-General, Luxemburg 2006
Europäische Kommission	Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor, Derzeitige und neue Regeln

Europäische Kommission	Glossar der Wettbewerbspolitik der EU, Kartellrecht und Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, Generaldirektion Wettbewerb, Brüssel 2002
Europäische Kommission	Bessere Rechtsetzung - einfach erklärt, Luxemburg 2006
Europäische Kommission	Vierter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1974, Brüssel – Luxemburg 1975
Europäische Kommission	Elfter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1981, Brüssel – Luxemburg 1982
Europäische Kommission	Dreizehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1983, Brüssel – Luxemburg 1984
Europäische Kommission	Vierzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1984, Brüssel – Luxemburg 1985
Europäische Kommission	Fünfzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1985, Brüssel – Luxemburg 1986
Europäische Kommission	Sechzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1986, Brüssel – Luxemburg 1987
Europäische Kommission	Siebzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1987, Brüssel – Luxemburg 1988
Europäische Kommission	Neunzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1989, Brüssel – Luxemburg 1990
Europäische Kommission	XX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1990, Brüssel – Luxemburg 1991
Europäische Kommission	XXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1991, Brüssel - Luxemburg 1992
Europäische Kommission	XXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1992, Brüssel - Luxemburg 1993
Europäische Kommission	XXIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1993, Brüssel - Luxemburg 1994
Europäische Kommission	XXIV. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1994, Brüssel - Luxemburg 1995
Europäische Kommission	XXV. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1995, Brüssel - Luxemburg 1996

Europäische Kommission	XXVII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1997, Brüssel - Luxemburg 1998
Europäische Kommission	XXVIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1998, Brüssel - Luxemburg 1999
Europäische Kommission	XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1999, Brüssel - Luxemburg 2000
Europäische Kommission	XXX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2000, Brüssel - Luxemburg 2001
Europäische Kommission	XXXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2001, Brüssel - Luxemburg 2002
Europäische Kommission	XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, Brüssel - Luxemburg 2003
Europäische Kommission	Bericht über die Wettbewerbspolitik 2004, Luxemburg 2005
Europäische Kommission	Bericht über die Wettbewerbspolitik 2005, Luxemburg 2007
Europäische Kommission	Kommissionsentwurf für eine neue Kraftfahrzeug-Gruppenfreistellungsverordnung - Fragen und Antworten, MEMO/02/18 vom 05.02.2002, zit.: MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002
Europäische Kommission	Neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung - Fragen und Antworten - Hintergrundinformation zur Pressemitteilung IP/02/1073, MEMO/02/174 vom 17.07.2002, zit.: MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002
Europäische Kommission	Beschwerdeverfahren zu den Vertragsstandards von BMW und General Motors für Vertragshändler und -werkstätten - Fragen und Antworten, MEMO/06/120 vom 13.03.2006, zit.: MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006
Europäische Kommission	Entwurf einer Gruppenfreistellungsverordnung für selektive Kfz-Vertriebsvereinbarungen, Pressemitteilung IP/95/420 vom 26.04.1995, zit.: Pressemitteilung IP/95/420 der Kommission vom 26.04.1995
Europäische Kommission	Kommission verhängt Geldbuße von 102 Millionen ECU gegen Volkswagen aufgrund von Verbraucherbeschwerden, Pressemitteilung IP/98/94 vom 28.01.1998, zit.: Pressemitteilung IP/98/94 der Kommission vom 28.01.1998

Europäische Kommission	Kommission verhängt gegen Opel Nederland B.V. eine Geldbuße in Höhe von 43 Mio. wegen Behinderung von Neuwagenausfuhren aus den Niederlanden, Pressemitteilung IP/00/1028 vom 20.09.2000, zit.: Pressemitteilung IP/00/1028 der Kommission vom 20.09.2000
Europäische Kommission	Bilanz der Verordnung 1475/95 über Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen im KFZ-Bereich - Evaluierungsbericht von EU-Kommission gebilligt, Pressemitteilung IP/00/1306 vom 15.11.2000, zit.: Pressemitteilung IP/00/1306 der Kommission vom 15.11.2000
Europäische Kommission	Kommission verhängt eine Geldbuße von 30,96 Mio. Euro gegen Volkswagen AG wegen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Einzelhandelspreise auf dem deutschen Markt, Pressemitteilung IP/01/760 vom 30.05.2001, zit.: Pressemitteilung IP/01/760 der Kommission vom 30.05.2001
Europäische Kommission	Kommission organisierte Hearing zur Zukunft der Automobilindustrie in der EU, Pressemitteilung IP/01/204 vom 14.02.2001, zit.: Pressemitteilung IP/01/204 der Kommission vom 14.02.2001
Europäische Kommission	Kommission verhängt Geldbuße von fast 72 Mio. gegen DaimlerChrysler wegen Verstoß gegen EG-Wettbewerbsvorschriften im Kfz-Vertrieb, Pressemitteilung IP/01/1394 vom 10.10.2001, zit.: Pressemitteilung IP/01/1394 der Kommission vom 10.10.2001
Europäische Kommission	Freie Fahrt dem Verbraucher - richtungsweisender Vorschlag der Kommission zur Reform der Kfz-Vertriebsvorschriften, Pressemitteilung IP/02/196 vom 05.02.2002, zit.: Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002
Europäische Kommission	EU-Kommission verabschiedet umfassende Reform der Rahmenregeln für Vertrieb und Kundendienst in der Automobilbranche, Pressemitteilung IP/02/1073 vom 17.07.2002, zit.: Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002
Europäische Kommission	EU-Kommission veröffentlicht Broschüre zur Neuregelung des Kfz-Vertriebs, Pressemitteilung IP/02/1392 vom 30.09.2002, zit.: Pressemitteilung IP/02/1392 der Kommission vom 30.09.2002
Europäische Kommission	Volkswagen und Audi werden reine Werkstätten in das Kundendienstnetz aufnehmen, Pressemitteilung IP/03/80 vom 20.01.2003, zit.: Pressemitteilung IP/03/80 der Kommission vom 20.01.2003

Europäische Kommission	Neue Bestimmungen für Kfz-Handel und Kundendienst, Pressemitteilung IP/03/1318 vom 29.09.2003, zit.: Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003
Europäische Kommission	Kommission genehmigt das neue Vertriebs- und Kundendienstsystem von Porsche, Pressemitteilung IP/04/585 vom 03.05.2004, zit.: Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004
Europäische Kommission	Neue EU-Wettbewerbsregeln verschaffen dem Kfz-Handel größere Freiräume, Pressemitteilung IP/05/1208 vom 30.09.2005, zit.: Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005
Europäische Kommission	Wettbewerb: Kommission begrüßt Änderungen an BMW-Vertriebs- und Serviceverträgen, Pressemitteilung IP/06/302 vom 13.03.2006, zit.: Pressemitteilung IP/06/302 der Kommission vom 13.03.2006
Europäische Kommission	Wettbewerb: Kommission begrüßt Änderungen an Vertriebs- und Serviceverträgen von General Motors, Pressemitteilung IP/06/303 vom 13.03.2006, zit.: Pressemitteilung IP/06/303 der Kommission vom 13.03.2006
Europäische Kommission	EU-Kommission: Gruppenfreistellungsverordnung sorgt für mehr Wettbewerb in der Kfz-Branche, Pressemitteilung IP/08/810 vom 28.05.2008, zit.: Pressemitteilung IP/08/810 der Kommission vom 28.05.2008
Evans-v. Krbek, Franziska-Sophie	Die analoge Anwendung der Vorschriften des Handelsvertreterrechts auf den Vertragshändler, Bielefeld 1976, zit.: Evans-von Krbek, Analoge Anwendung des Handelsvertreterrechts
Faatz, Michael	Der Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots - Das Gemeinschaftsprivatrecht als Schranke der Privatautonomie, Baden-Baden 2005, zit.: Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots
Frenz, Walter	Handbuch Europarecht, Band 2, Europäisches Kartellrecht, Berlin - Heidelberg 2006, zit.: Frenz, Handbuch Europarecht, Band 2

- Friedrichs, Katja Der selektive Vertrieb des Kraftfahrzeughandels im europäischen Wettbewerbsrecht vor dem Hintergrund der Verordnung (EWG) Nr. 123/85 der Kommission über die Anwendung von Artikel 85 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen vom 12. Dezember 1984 - unter Berücksichtigung der neuen GVO 1475/95, Hannover 1995, zit.: Friedrichs, Selektiver Vertrieb des Kraftfahrzeughandels
- Fuchs, Andreas Die Gruppenfreistellungsverordnung als Instrument der europäischen Wettbewerbspolitik im System der Legalausnahme, Zeitschrift für Wettbewerbsrecht 2005, S. 1-31, zit.: Fuchs, ZWeR 2005
- Funk, Michael KFZ-Vertrieb und EU-Kartellrecht – Status quo und notwendige Veränderungen für Vertragshändler und Handelsvertreter, Berlin 2002, zit.: Funk, KFZ-Vertrieb und EU-Kartellrecht
- Gaide, Peter Keine Modellpflege, Autohaus, Heft 4 2002, S. 6, zit.: Gaide, Autohaus 4/2002
- Geiger, Rudolf EUV/EGV - Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, München 2004, zit.: Geiger, EUV/EGV
- Genzow, F. Christian Vertragshändlervertrag – Praxisleitfaden für Hersteller, Vertragshändler und ihre Berater, Köln 1996, zit.: Genzow, Vertragshändlervertrag
- Genzow, F. Christian Was müssen Händler bei der Neugestaltung ihrer Verträge beachten?, in: Diez, Willi (Hrsg.), GVO 2002 – Die neue Herausforderung im Automobilhandel, 1. Auflage, Ottobrunn 2002, S. 87-111, zit.: Genzow in: Diez, GVO 2002
- Genzow, F. Christian GVO gilt nur sehr eingeschränkt, Kfz-betrieb, Heft 24 2004, S. 10-12, zit.: Genzow, Kfz-betrieb 24/2004
- Gith, Rainer Die Entstehungsgeschichte des europäischen Kartellrechts, Münster 2003, zit.: Gith, Entstehungsgeschichte des europäischen Kartellrechts
- Glatz, Hanns R. Kritische Lektüre der neuen Kfz-GVO (EG) 1400/02, in: Forschungsinstitut für Wirtschaftsverfassung und Wettbewerb, Die Wende in der Europäischen Wettbewerbspolitik, S. 67-82, Köln u.a. 2004, zit.: Glatz, in: FIW-Schriftenreihe, Die Wende in der Europäischen Wettbewerbspolitik

- Gleiss, Alfred/
Hirsch, Martin Kommentar zum EG-Kartellrecht, Band I, 4. Auflage, Heidelberg 1993, zit.: Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1
- Gottschalk, Bernd Die Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung 1400/02 aus Sicht der Automobilindustrie: Eine neue Marktordnung für den Kfz-Sektor, in: Diez, Willi (Hrsg.), GVO 2002 – Die neue Herausforderung im Automobilhandel, 1. Auflage, Ottobrunn 2002, S. 113-156, zit.: Gottschalk in: Diez, GVO 2002
- Grabitz, Eberhard/
Hilf, Meinhard Das Recht der Europäischen Union, Band II EUV/EGV, München, Stand: 30. Ergänzungslieferung, Juni 2006, zit.: Bearbeiter in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Band II
- Grabitz, Eberhard/
Hilf, Meinhard Das Recht der Europäischen Union, Altband I EUV, Art. 1-136a EGV (Maastrichter Fassung), München, Stand: 14. Ergänzungslieferung Oktober 1999, zit.: Bearbeiter in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Altband I
- Groeben, Hans von der/
Schwarze, Jürgen Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Band 2, Art. 81-97 EGV, 6. Auflage, Baden-Baden 2003, zit.: Bearbeiter in: von der Groeben/Schwarze
- Gugerbauer, Norbert Kfz-GVO, Kurzkomentar, Wien 2002, zit.: Gugerbauer, KFZ-GVO
- Gutbrod, Max B. Der Vertragshändlervertrag zwischen Kartell- und AGB-Recht, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht 1991, S. 235-243, zit.: Gutbrod, EuZW 1991
- Habersack, Mathias/
Ulmer, Peter Rechtsfragen des Kraftfahrzeugvertriebs durch Vertragshändler, Heidelberg 1998, zit.: Habersack/Ulmer, Rechtsfragen des Kfz-Vertriebs
- Hardes, Heinz-Dieter/
Uhly, Alexandra Grundzüge der Volkswirtschaftslehre, 9. Auflage, München 2007, zit.: Hardes/Uhly, Volkswirtschaftslehre
- Hattaß, Jennifer Europäischer Kraftfahrzeugvertrieb zwischen den Zielen des EGV und der neuen Wettbewerbspolitik der Kommission, Marburg 2007, zit.: Hattaß, Europäischer Kraftfahrzeugvertrieb
- Hawranek, Dietmar Zeit der Erneuerung, Der Spiegel, Heft 48 2008, S. 66-70, zit.: Hawranek, Der Spiegel, 48/2008

- Hirsch, Günther/
Montag, Frank/
Säcker, Franz Jürgen
- Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht (Kartellrecht), Band 1, Europäisches Wettbewerbsrecht, München 2007, zit.: Bearbeiter in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1
- Immenga, Ulrich/
Mestmäcker, Ernst-Joachim
- EG-Wettbewerbsrecht, Kommentar, Band I, München 1997, zit.: Bearbeiter in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I
- Immenga, Ulrich/
Mestmäcker, Ernst-Joachim
- EG-Wettbewerbsrecht, Kommentar, Band II, München 1997, zit.: Bearbeiter in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. II
- Immenga, Ulrich/
Mestmäcker, Ernst-Joachim
- Wettbewerbsrecht, Band 1. EG/Teil1, Kommentar zum Europäischen Kartellrecht, 4. Auflage, München 2007, zit.: Bearbeiter in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl.
- Jaeger, Wolfgang/
Pohlmann, Petra/
Rieger, Harald/
Schroeder, Dirk
- Frankfurter Kommentar zum Kartellrecht, Band 2, EG-Kartellrecht, Köln, Loseblatt, 66. Lieferung, 2008, zit.: Bearbeiter in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2
- Joerges, Christian
- Die Gruppenfreistellungsverordnung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für den Automobilsektor, Recht der Internationalen Wirtschaft, 1985, S. 525-530, zit.: Joerges, RIW 1985
- Joerges, Christian
- Vertragsgerechtigkeit und Wettbewerbsschutz in den Beziehungen zwischen Automobilherstellern und -händlern: Über die Aufgaben richterlicher Rechtspolitik in "Relationierungsverträgen", in: Broda, Christian/ Deutsch, Erwin (Hrsg.), Festschrift für Rudolf Wassermann, Darmstadt 1985, S. 697-713, zit.: Joerges, in: Festschrift für Wassermann
- Joerges, Christian/
Hiller, Eugen/
Holzcheck, Knut/
Micklitz, Hans-W.
- Vertriebspraktiken im Automobilersatzteilsektor – Ihre Auswirkungen auf die Interessen der Verbraucher, Frankfurt a.M. u.a. 1985, zit.: Joerges/Hiller/Holzcheck/Micklitz, Vertriebspraktiken im Automobilersatzteilsektor
- John, Bettina,
- Die Kfz-GVO steht vor dem Aus, Automobilwoche, Heft 9 2008, S. 22, zit.: John, Automobilwoche 9/2008
- Karl, Andreas
- Kraftfahrzeugvertrieb und Europäisches Privatrecht, Die Neuordnung des Kraftfahrzeugvertriebs durch die Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 1400/2002 unter besonderer Berücksichtigung einzelner Aspekte des Vertragshändlervertrages, Baden-Baden 2005, zit.: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht

- Kipp, Theodor
Über Doppelwirkungen im Recht, insbesondere über die Konkurrenz von Nichtigkeit und Anfechtbarkeit, in: Kormen, Karl (Hrsg.), Festschrift für Ferdinand von Martitz, Berlin 1911, S. 211-243, zit.: Kipp, in: Festschrift für Martitz
- Klees, Andreas
Europäisches Kartellverfahrensrecht mit Fusionskontrollverfahren, Köln u.a. 2005, zit.: Klees, Europäisches Kartellverfahrensrecht
- Kling, Michael/
Thomas, Stefan
Kartellrecht, München 2007, zit.: Kling/Thomas, Kartellrecht
- Kling, Michael/
Thomas, Stefan
Grundkurs Wettbewerbs- und Kartellrecht München 2004, zit.: Kling/Thomas, Wettbewerbs- und Kartellrecht
- Kloyer, Andreas
Der Vorrang von Gruppenfreistellungsverordnungen - dargestellt am Beispiel der Verordnung Nr. 123/85, Ammersbek b. Hamburg 1992, zit.: Kloyer, Der Vorrang von Gruppenfreistellungsverordnungen
- Kröger, Tonio
Automobilvertrieb in Europa - Wettbewerbs- und Verbraucherpolitische Analyse der GVO 123/85, Göttingen 1995, zit.: Kröger, Automobilvertrieb in Europa
- Lademann & Partner
Customer Preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automotive Distribution, December 2001
- Langen, Eugen/
Bunte, Hermann-Josef
Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 9. Auflage, Neuwied u.a. 2001, zit.: Bearbeiter in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 9. Aufl., Bd. 1
- Langen, Eugen/
Bunte, Hermann-Josef
Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, Band 2, Europäisches Kartellrecht, 10. Auflage, Neuwied u.a. 2006, zit.: Bearbeiter in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2
- Lenz, Carl Otto/
Borchardt, Klaus-Dieter
EU- und EG-Vertrag, Kommentar zu dem Vertrag über die Europäische Union und zu dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 4. Auflage, Basel u.a. 2006, zit.: Bearbeiter in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag
- Liebscher, Christoph/
Flohr, Eckhard/
Petsche, Alexander
Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, München 2003, zit.: Bearbeiter in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen

- Liebscher, Christoph/
Petsche, Alexander Die neue KFZ-Gruppenfreistellungsverordnung – Neue Kartellregeln im Bereich KFZ, Wien 2003, zit.: Liebscher/Petsche, Die neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung
- London Economics Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation No. 1400/2002 - Volume I -, Final report to EC DG Competition, Juni 2006, zit.: London Economics, Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation No. 1400/2002
- Loewenheim, Ulrich/
Meessen, Karl/
Riesenkampff, Alexander Kartellrecht, Band 1, Europäisches Recht - Kommentar, München 2005, zit.: Bearbeiter in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht
- Lukoff, F.L. European Competition Law and distribution in the motor vehicle sector: Commission Regulation 123/85 of 12 december 1984, Common Market Law Review, volume 23 1986, S. 841-866, zit.: Lukoff, 23 CML Rev. 1986
- Maderner Stephan Rechte der Vermittler gestärkt, Kfz-betrieb, Heft 43 2004, S. 10, zit.: Maderner, Kfz-betrieb 43/2004
- Maderner, Stephan/
Rehberg, Jens Rückendeckung für Auto-Vermittler, Kfz-betrieb, Heft 42 2004, S. 6, Maderner/Rehberg, zit.: Kfz-betrieb 42/2004
- Mäger, Thorsten Europäisches Kartellrecht, Baden-Baden 2006, zit.: Mäger, Europäisches Kartellrecht
- Martinek, Michael Aktuelle Fragen des Vertriebsrechts, Belieferungs-, Fachhändler-, Vertragshändler-, Agentur- und Franchise-Systeme, 2. Auflage, RWS-Skript 189, Köln 1989, zit.: Martinek, Aktuelle Fragen des Vertriebsrechts
- Martinek, Michael/
Habermeier Stefan Das Chaos der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht, Band 158 1994, S. 107-148, zit.: Martinek/Habermeier, ZHR 1994
- Martinek, Michael/
Semler, Franz-Jörg/
Habermeier, Stefan Handbuch des Vertriebsrechts, 2. Auflage, München 2003, zit.: Bearbeiter in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts
- Mathé, Marie-Claude Der selektive Vertrieb nach europäischem Wettbewerbsrecht am Beispiel der Automobilbranche, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht, Heft 48 1984, S. 721-733, zit.: Mathé, RabelsZ 48/1984

- May, Hermann (Hrsg.) Handbuch zur ökonomischen Bildung, 9. Auflage, München 2008, zit.: Bearbeiter in: May, Handbuch zur ökonomischen Bildung
- May, Ulrich Die neue KFZ-Gruppenfreistellungsverordnung – Die wesentlichen Änderungen für KFZ-Vertrieb und Service-Bereich, Deutsches Auto Recht 2002, S. 402-405, zit.: May, Ulrich, DAR 2002
- Monti, Mario Who will be in the drivers`s seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000
- Monti, Mario The new legal framework for car distribution, Ninth Annual European Automotive Conference: Car retailing at a crossroads, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003
- Möschel, Wernhard/
Bach, Albrecht Selektive Vertriebssysteme im EG-Recht – Zum Automobilvertrieb in Europa, Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht, Internationaler Teil, 1990, S. 505-518, zit.: Möschel/Bach, GRUR Int. 1990
- Müller-Henneberg, Hans/
Schwartz, Gustav/
Benisch, Werner Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und Europäisches Kartellrecht – Gemeinschaftskomentar, EG-Gruppenfreistellungen – Branchen-Regelungen, 4. Auflage, 14. Lieferung, Köln 1991, zit.: Bearbeiter in: Gemeinschaftskomentar, 4. Auflage, 14. Lieferung
- Müller-Henneberg, Hans/
Schwartz, Gustav/
Benisch, Werner/
Hootz, Christian Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und Europäisches Kartellrecht – Gemeinschaftskomentar, EG-Gruppenfreistellungen - Branchen-Regelungen: KFZ-Vertrieb (Neufassung 1995), 4. Auflage, 18. Lieferung, Köln 1995, zit.: Bearbeiter in: Gemeinschaftskomentar, 4. Auflage, 18. Lieferung
- Müller-Henneberg, Hans/
Schwartz, Gustav/
Benisch, Werner/
Hootz, Christian Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und Europäisches Kartellrecht - Gemeinschaftskomentar, EG-Gruppenfreistellungen - Branchen-Regelungen: Kfz-Vertrieb (VO (EG)1400/2002), 5. Auflage, 7. Lieferung, Köln 2002, zit.: Bearbeiter in: Gemeinschaftskomentar, 5. Auflage, 7. Lieferung
- Mussler, Werner Wettbewerbsregeln für den Autohandel laufen aus, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.08.2008, S. 16-17, zit.: Mussler, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.08.2008

- Navarro-Blanco, Nieves/
Dussart, Christophe Distribution automobile: Audition des 13 et 14 février 2001 concernant le Rapport d'évaluation du règlement (CE) no 1475/95 de la Commission sur la distribution automobile, Competition Policy Newsletter, number 2 2001, S. 38-39, zit.: Navarro-Blanco/Dussart, Competition Policy Newsletter 2/2001
- Neven, Christoph KFZ-Vertrieb und Kartellrecht, Die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002, Köln 2008, zit.: Neven, KFZ-Vertrieb und Kartellrecht
- Niebling, Jürgen Das Recht des Automobilvertriebs, Heidelberg 1996, zit.: Niebling, Recht des Automobilvertriebs
- Niebling, Jürgen Vertragshändlerrecht, RWS – Skript 303, Köln 2003, 2. Auflage, zit.: Niebling, Vertragshändlerrecht
- Niebling, Jürgen Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Automobilvertrieb, Wirtschaftsrechtliche Beratung 1995, S. 906-907, zit.: Niebling, WiB 1995
- Niebling, Jürgen Die aktuelle Entwicklung im Vertriebsrecht – Am Beispiel des Automobilvertriebs, Wettbewerb in Recht und Praxis 2003, S. 609-612, zit.: Niebling, WRP 2003
- Niebling, Jürgen Die aktuelle Entwicklung im Vertriebsrecht – Am Beispiel des Automobilvertriebs, Wettbewerb in Recht und Praxis, Heft 6 2005, S. 310-316, zit.: Niebling, WRP 2005
- Nolte, Steffen Renaissance des Handelsvertretervertriebs? - Die europäische Rechtsprechung und die Leitlinien der Kommission, Wirtschaft und Wettbewerb 2006, S. 252-262, zit.: Nolte, WuW 2006
- Opitz, Klaus Gravierende Verbesserungen, Interview mit Prof. Jürgen Creutzig, Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 16-18, zit.: Opitz, Kfz-betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002
- Palandt, Otto (begr.) Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 68. Auflage, München 2009, zit.: Bearbeiter in: Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch
- Petsche, Alexander Die neue Kfz-GVO, ecolex 2002, S. 860-864, zit.: Petsche, ecolex 2002
- Pfeffer, Joachim Die Neuordnung der Vertragshändlerverträge in der Automobilindustrie, Neue Juristische Wochenschrift 1985, S. 1241-1247, zit.: Pfeffer, NJW 1985

- Pfeffer, Joachim Vertragshändlerverträge in der Automobilbranche nach der neuen Gruppenfreistellungsverordnung, Neue Juristische Wochenschrift 1996, S. 681-686, zit.: Pfeffer, NJW 1996
- Pfeffer, Joachim Die neue Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 1400/2002 für die Automobilbranche, Neue Juristische Wochenschrift 2002, S. 2910-2914, zit.: Pfeffer, NJW 2002
- Plate, Doris Seltenheitswert - Investitionsschutz/Neu gebaut und doch gekündigt? Nur in manchen Fällen bestehen Ansprüche, Autohaus, Heft 21 2001, S. 26-27, zit.: Plate, Autohaus 21/2001
- Plate, Doris Durch die Hintertür, Autohaus, Heft 13 2003, S. 17-18, zit.: Plate, Autohaus 13/2003
- Plate, Doris Rückwärtsgang, Autohaus, Heft 13 2004, S. 18-19, zit.: Plate, Autohaus 13/2004
- Plate, Doris Sand im Getriebe, Interview mit Prof. Dr. Jürgen Creutzig, Autohaus, Heft 8 2008, S. 34-35, zit.: Plate, Autohaus 8/2008
- Plate, Doris/
Gaide, Peter Einzelgänger - Suzuki/Was bedeutet die Entscheidung des Fabrikats für den exklusiven Vertrieb?, Autohaus, Heft 21 2002, S. 6, zit.: Plate/Gaide, Autohaus 21/2002
- Polley, Romina/
Seeliger, Daniela Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor – Praktische Anwendung, Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht 2002, S. 507-511, zit.: Polley/Seeliger, EWS 2002
- Prodi, Romano Gruppenfreistellungsverordnung KFZ-Vertrieb, Pressekonferenz Brüssel, Speech/02/347 vom 17.07.2002
- Rittner, Fritz Das europäische Kartellrecht – Eine kritische Bestandsaufnahme, Juristen Zeitung 1996, S. 377-385, zit.: Rittner, JZ 1996
- Rittner, Fritz Eine neue, noch engere Zwangsjacke für den Kraftfahrzeugvertrieb?, Wirtschaft und Wettbewerb 2002, S. 329, zit.: Rittner, WuW 2002
- Röhricht, Volker/
Westphalen, F. Graf von Handelsgesetzbuch, Kommentar, Köln 1998, zit.: Bearbeiter in: Röhricht/Graf v. Westphalen, HGB, Vertragshändlervertrag
- Roniger, Rainer Das Recht der Fachwerkstatt auf einen Markenvertrag und weitere Überlegungen zum qualitativ selektiven Kfz-Vertrieb, ecolex 2002, S. 864-867, zit.: Roniger, ecolex 2002

- Roniger, Rainer/
Hemetsberger, Walburga KFZ-Vertrieb neu – Praxishandbuch zur Gruppenfreistellungsverordnung für den KFZ-Sektor, Wien 2003, zit.: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu
- Scheibach, Ralf Die Entwicklung des selektiven Vertriebs im Automobilhandel, Deutsches Auto Recht 2001, S. 49-56, zit.: Scheibach, DAR 2001
- Schiele, Raimund Kraftfahrzeugvertrieb – Die kartellrechtliche Zulässigkeit und der wettbewerbsrechtliche Schutz der Vertragshändlersysteme der Kraftfahrzeugindustrie, Regensburg 1993, zit.: Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb
- Schmidt, Karsten Handelsrecht, 5. Auflage, Köln u.a. 1999, zit.: Schmidt, Handelsrecht
- Schmidt, Karsten Umdenken im Kartellverfahrensrecht! Gedanken zur Europäischen VO 1/2003, Betriebs-Berater 2003, S. 1237-1245, zit.: Schmidt, BB 2003
- Schröter, Helmuth/
Jakob, Thinam/
Mederer, Wolfgang Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Baden-Baden 2003, zit.: Bearbeiter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht
- Schulte, Stefan/
Weeke, Michael Jedes fünfte Autohaus bedroht, Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 12.12.2008, S. 1, zit.: Schulte/Weeke, Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 12.12.2008
- Schultze, Jörg-Martin/
Wauschkuhn, Ulf/
Spenner, Katharina/
Dau, Carsten Der Vertragshändlervertrag, Frankfurt a.M. 2008, zit.: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag
- Schumacher, Tim Die unmittelbare Anwendbarkeit von Art. 81 Abs. 3 EG - Zulässigkeit von KFZ-Vertriebssystemen außerhalb der Kfz-GVO, Wirtschaft und Wettbewerb 2005, S. 1222-1232, zit.: Schumacher, WuW 2005
- Schumacher, Tim Recht des KFZ-Vertriebs in Europa - Inhalte, Durchführung, Rechtsschutz, München 2005, zit.: Schumacher, Recht des KFZ-Vertriebs in Europa
- Schumm, Konrad/
Radice, Graziella Commission adopts a Report on the evaluation of Regulation (EC) No 1475/95 concerning the distribution of motor vehicles and publishes two further studies, Competition Policy Newsletter, number 1 2001, S. 32-33, zit.: Schumm/Radice, Competition Policy Newsletter 1/2001

- Schwappach, Jürgen EU-Rechtshandbuch für die Wirtschaft, München 1996, zit.: Bearbeiter in: Schwappach, EU-Rechtshandbuch für die Wirtschaft
- Schwarz, Dieter The New Regulation on Motor Vehicle Distribution, Competition Policy Newsletter, number 6 1995, S. 5-9, zit.: Schwarz, Competition Policy Newsletter 6/1995
- Sim, Jae-Han Das selektive Vertriebssystem und der Vertragshändlervertrag im Bereich des KFZ-Vertriebs in der EG - Unter dem Schwerpunkt mit der EG-Gruppenfreistellungsverordnung für Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, 2000, zit.: Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs
- Springer, Ulrich Die Rechtsprechung des BGH zur AGB-Inhaltskontrolle von Kfz-Vertriebsverträgen - Anmerkung zu BGH, Urteil vom 12.01.1994 ("Daihatsu") unter besonderer Berücksichtigung des Neuentwurfs der Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 123/85, Wettbewerb in Recht und Praxis 1995, S. 586-591, zit.: Springer, WRP 1995
- Springer, Ulrich Ausgewählte Rechtsprobleme der Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 1475/95 für den Kraftfahrzeug- und Ersatzteilvertrieb, Frankfurt a.M. 2000, zit.: Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95
- Stöver, Klaus H. Wichtige Regelungen der geplanten Kommissions-Verordnung zu den Kraftfahrzeug-Vertriebsverträgen, Autohaus 1983, Heft 12, S. 1243-1247 und Heft 13, S. 1340-1343, zit.: Stöver, Autohaus 12/1983 bzw. 13/1983
- Stöver, Klaus H. Aktuelle Fragen zur Kfz-Vertriebsordnung der EG-Kommission, Autohaus, Heft 22 1989, S. 22-26, zit.: Stöver, Autohaus 22/1989
- Straub, Dominik Italiener steigen groß bei Chrysler ein, Frankfurter Rundschau vom 21.01.2009, S. 16-17, zit.: Straub, Frankfurter Rundschau vom 21.01.2009
- Streinz, Rudolf EUV/EGV, Vertrag über die Europäische Union und Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, Kommentar, München 2003, zit.: Bearbeiter in: Streinz, EUV/EGV
- Ströbl, Albin Änderungsvorbehalte in KFZ-Vertragshändlerverträgen, München 2002, zit.: Ströbl, Änderungsvorbehalte in KFZ-Vertragshändlerverträgen

- Sucker, Michael Die Auswirkungen der EG-Gruppenfreistellungsverordnung im Automobilsektor auf die zivilrechtliche Gültigkeit der Vertragshändlerverträge, Recht der Internationalen Wirtschaft 1986, S. 161-167, zit.: Sucker, RIW 1986
- Tsoraklidis, Lazaros Towards a new motor vehicle block exemption - Commission proposal for motor vehicle distribution, adopted on 5 February 2002, Competition Policy Newsletter, number 2 2002, S. 31-34, zit.: Tsoraklidis, Competition Policy Newsletter, 2/2002
- Ulmer, Peter Der Vertragshändler, Tatsachen und Rechtsfragen kaufmännischer Geschäftsbesorgung beim Absatz von Markenwaren, München 1969, zit.: Ulmer, Vertragshändler
- Ulmer, Peter/
Brandner, Hans-Erich/
Hensen, Horst-Diether AGB-Recht, Kommentar zu den §§ 305 – 310 BGB und zum Unterlassungsklagengesetz, 10. Auflage, Köln 2006, zit.: Bearbeiter in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht
- VDA Auto, Jahresbericht 2002, Frankfurt a.M.
- VDA Vorschläge für wesentliche Elemente einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002, April 2001
- Vogel, Louis Rechtliche Probleme der neuen Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002 für den Kraftfahrzeugsektor, Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht 2003, S. 40-48, zit.: Vogel, GPR 1/03-04
- Vogel, Louis Zu einigen Schwächen des europäischen Kartellrechts: Das Beispiel der neuen Gruppenfreistellungsverordnung der europäischen Kommission für den Kraftfahrzeugsektor, Verordnung (EG) Nr. 1400/2002, in: Festschrift für Hans Jürgen Sonnenberger, S. 273-287, München 2004, zit.: Vogel, in: Festschrift für Sonnenberger
- Vogels, Tim Vermittlung in der EU erlaubt, Kfz-betrieb, Heft 43 2004, S. 10, zit.: Vogels, Kfz-betrieb 43/2004
- Wagner, Achim Der Systemwechsel im EG-Kartellrecht – Gruppenfreistellungen und Übergangsproblematik, Wettbewerb in Recht und Praxis 2003, S. 1369-1389, zit.: Wagner, WRP 2003
- Walz, Axel Das Kartellrecht des Automobilvertriebs, Köln 2005, zit.: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs
- Weltrich, Ortwin Eine Bilanz – KFZ-Gruppenfreistellungsverordnung Nr. 123/85 der EG-Kommission, Der Betrieb 1987, S. 2293-2299, zit.: Weltrich, DB 1987

Wendel, Dominik	Die neue GVO Nr. 1400/2002 vom 31.07.2002 – Automobilvertrieb seit dem 01.10.2002, Wettbewerb in Recht und Praxis 2002, S. 1395-1414, zit.: Wendel, WRP 2002
Wendel, Dominik	Bewertungsbericht der EU-Kommission - Steht die Kfz-GVO vor dem Aus?, Betriebs-Berater 2008, S. 1294-1303, zit.: Wendel, BB 2008
Westphalen, F. Graf von	Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, Vertragshändlerverträge, München 1995, zit.: Graf v. Westphalen, AGB-Klauselwerke, Vertragshändlerverträge
Wolf, Manfred/ Horn, Norbert/ Lindacher, Walter	AGB-Gesetz, Kommentar, 4. Auflage, München 1999, zit.: Wolf/Horn/Lindacher, AGB-Gesetz
Wolter, Jobst	Ausschließlichkeitspflichten beim KFZ-Vertrieb nach der EG-Verordnung 123/85, Neue Juristische Wochenschrift 1985, S. 2875-2876, zit.: Wolter, Ausschließlichkeitspflichten beim KFZ-Vertrieb nach der EG-Verordnung 123/85, NJW 1985
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Stellungnahme des Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), Bonn, zum Entwurf Verordnung der Kommission (EG) Nr. vom über die Anwendung von Artikel 81 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie, zit.: ZDK, Stellungnahme zum Entwurf einer Kfz-GVO vom 16.03.2002, Bonn, 02.04.2002
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Stellungnahme zur "Study on Developments in Car Retailing and After Sales Markets under Regulation 1400/2002", Bonn, 26.10.2006
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Häufig gestellte Fragen zur Niederlassungsfreiheit, Bonn, 19.05.2005
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Häufig gestellte Fragen zum Mehrmarkenvertrieb, Bonn, 16.03.2006
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Zahlen und Fakten 2007 (Ausgabe 2008), Bonn
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.	Stellungnahme zur "Study on Developments in Car Retailing and After Sales Markets under Regulation 1400/2002", Bonn 26.10.2006

Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Stellungnahme zum Bericht der Kommission zur Bewertung
der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb, Instand-
setzung und Wartung von Kraftfahrzeugen, Bonn,
12.08.2008, zit.: ZDK, Stellungnahme vom 12.08.2008 zum
GVO-Evaluierungsbericht

Zöller (begr.)

Zivilprozessordnung, Kommentar, 26. Auflage, Köln 2007,
zit.: Bearbeiter in: Zöller, Zivilprozessordnung

Gesetzesmaterialien:

- EGV Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, 25. März 1957, zuletzt geändert durch Art. 2 Vertrag von Lissabon vom 13.12.2007 (ABl. Nr. C 306 S. 1).
- VO 17/62 Verordnung (EWG) Nr. 17 des Rates, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages vom 06.02.1962, ABl. 1962 Nr. 13 vom 21.02.1962, S. 204.
- VO 1/2003 Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln, ABl. 2003 Nr. L 1 vom 04.01.2003, S. 1.
- VO 19/65 Verordnung (EWG) Nr. 19/65 des Rates über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, ABl. EG Nr. 36 vom 06.03.1965, S. 533/65.
- VO 1215/99 Verordnung (EG) Nr. 1215/1999 des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 19/65/EWG über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, ABl. EG 1999, Nr. L 148 vom 15.06.1999, S. 1.
- Vertikal-GVO 2790/99 Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 der Kommission vom 22.12.1999 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, ABl. 1999 Nr. L 336 vom 29.12.1999, S. 21.
- Kfz-GVO 123/85 Verordnung (EWG) Nr. 123/85 der Kommission vom 12.12.1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1985 Nr. L 15 vom 18.01.1985, S. 16.
- Kfz-GVO 1475/95 Verordnung (EG) Nr. 1475/95 der Kommission vom 26.06.1995 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1995 Nr. L 145 vom 29.06.1995, S. 25.

Kfz-GVO 1400/2002	Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor, ABl. 2002 Nr. L 203 vom 01.08.2002, S. 30.
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2399).
ZPO	Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; 2007 I S. 1781), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Oktober 2008 (BGBl. I S. 2122).
HGB	Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2008 (BGBl. I S. 2026).

Die Händlerschutzbestimmungen der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung 1400/2002

Erster Teil: Einleitung

I. Die Bedeutung des Kraftfahrzeugsektors und die Marktteilnehmer

Der Automobilsektor nimmt innerhalb der Europäischen Union (EU) eine bedeutende Stellung ein. Mit einem für das Jahr 2004 erzielten Gesamtumsatz in Höhe von 704 Milliarden Euro zählt die Automobilindustrie zu den wichtigsten Industriebranchen Europas.¹ Über 32% der im Jahr 2006 weltweit produzierten Personenkraftwagen (Pkw) wurden innerhalb der EU hergestellt.² Schätzungen zufolge hat die Automobilindustrie im Jahr 2002 circa 3% des europäischen Bruttoinlandsproduktes und 7% der europäischen Produktionsleistung betragen.³ Gegenwärtig sind innerhalb der EU über 2,3 Millionen Menschen in der Automobilherstellung direkt beschäftigt.⁴

Die EU-27 ist mit 16,2 Millionen Neuwagenzulassungen im Jahr 2006 zugleich der weltweit größte Markt für Pkw; dies entspricht annähernd 33% aller weltweiten Neuwagenzulassungen.⁵ Im europäischen Markt sind derzeit acht Herstellerkonzerne vertreten. Diese sind Volkswagen, Ford, Peugeot Société Anonyme (PSA), Renault,

¹ Kommission, Staff working document No. 2, S. 2. Die Anlage 2 zum Evaluierungsbericht der Kfz-GVO ist im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/wd2.pdf.

² ACEA, European Automobile Industry Report 07/08, Key Figures, Production 06, S. 3. Abrufbar unter: http://www.acea.be/images/uploads/ind/ind_0004.pdf.

³ Kommission, Staff working document No. 2, S. 2.

⁴ ACEA, European Automobile Industry Report 07/08, Key Figures, Employment 06, S. 2.

⁵ ACEA, European Automobile Industry Report 07/08, Key Figures, The European Motor Vehicle Industry 06, S. 1.

General Motors, Bayerische Motoren Werke (BMW), Daimler und Fiat.⁶ Daneben sind eine Reihe japanischer, koreanischer und kleinerer europäischer Lieferfirmen tätig.⁷ Ein weiterer bedeutender Akteur innerhalb des Automobilsektors ist das europäische Kraftfahrzeuggewerbe. Ungefähr 350.000 Handels- und Servicebetriebe, von denen 120.000 Vertragshändler und -werkstätten in einer vertraglichen Bindung zu einem Kraftfahrzeughersteller oder Importeur stehen, beschäftigen über 2,8 Millionen Menschen.⁸ Der Gesamtumsatz des europäischen Kraftfahrzeuggewerbes für Verkauf und Reparatur von Fahrzeugen hat sich im Jahr 2007 auf 800 Milliarden Euro belaufen und damit den der Fertigungsindustrie sogar übertroffen.⁹

Die Sonderstellung des Kraftfahrzeugsektors innerhalb der EU begründet sich jedoch nicht aus den ökonomischen Kennzahlen der Branche allein. Mit einzubeziehen ist die Bedeutung des Wirtschaftsguts "Automobil" selbst, das als Verkehrsträger den Mobilitätsbedürfnissen des Menschen besonders Rechnung trägt. Im Rahmen eines gleichmäßigen Anstiegs über die letzten zehn Jahre waren im Jahr 2005 in Europa insgesamt 247 Millionen Fahrzeuge in Gebrauch.¹⁰ Der europäische Verbraucher zählt den Kauf eines Fahrzeugs – abgesehen vom Kauf eines Hauses – zu den wichtigsten Kaufentscheidungen.¹¹ Dies erscheint vor dem Hintergrund der mit dem Automobil verbundenen Ausgaben durchaus nachvollziehbar. So hat beispielsweise in den alten Bundesländern Deutschlands im Jahr 2007 der durchschnittliche Neuwagenpreis einschließlich Mehrwertsteuer 26.540 Euro betragen.¹² Weniger bewusst sind dem Verbraucher hingegen die zu erwartenden Kosten aufgrund von Wartung und Repa-

⁶ Kommission, Staff working document No. 2, S. 2.

⁷ Creutzig, Jürgen in: Diez/Reindl/Brachat, Grundlagen der Automobilwirtschaft, S. 129 (131); Liebscher/Petsche, Die neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, Abschnitt 1.1.1, S. 1.

⁸ ZDK, Zahlen und Fakten 2007 (Ausgabe 2008), S. 8. Das Zahlenmaterial ist im Internet abrufbar unter: http://www.kfzgewerbe.de/_downloads/66957.pdf.

⁹ Quelle: CECRA. Das Zahlenmaterial ist im Internet abrufbar unter: <http://www.cecra.eu/de/about/about.php>.

¹⁰ ACEA, European Automobile Industry Report 07/08, S. 57.

¹¹ Kommission, Staff working document No. 2, S. 4.

¹² ZDK, Zahlen und Fakten 2007 (Ausgabe 2008), S. 15.

ratur des Automobils. Bezogen auf den Lebenszyklus eines Personenwagens entsprechen die Aufwendungen für Reparatur und Wartung im Durchschnitt dem ursprünglichen Neupreis des Fahrzeugs.¹³

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union organisieren Hersteller und Importeure den Verkauf und Kundendienst ihrer Kraftfahrzeuge (Kfz) im Wesentlichen über flächendeckende Netze von autorisierten Vertriebspartnern.¹⁴ Diese eigenverantwortlich handelnden Vertragshändler und Werkstätten nehmen innerhalb der Vertriebs- und Kundendienstnetze die Funktion des Bindeglieds zwischen Kfz-Lieferanten und Endkunden ein.¹⁵ Neben der Gruppe der Kfz-Lieferanten, des Vertragshandels und der Verbraucher treten innerhalb des Automobilsektors auch unabhängige Anbieter von Kraftfahrzeugen, Ersatzteilen und Kundendienstleistungen als weitere Marktteilnehmer hinzu. Im Hinblick auf das von der Kommission angestrebte Ziel, zwischen allen am Kfz-Vertrieb und dem Kundendienst in Europa Beteiligten einen gerechten Interessenausgleich zu schaffen, ist die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (nachfolgend: Kfz-GVO) von grundsätzlicher Bedeutung.¹⁶

¹³ Kommission, Staff working document No. 2, S. 6.

¹⁴ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Einführung, Rz. 1; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 5.

Unter Importeuren versteht man Vertriebsgesellschaften der ausländischen Kfz-Hersteller im Inland. Siehe hierzu auch: Liebscher/Petsche, Die neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, Abschnitt 1.1.2.1, S. 1.

¹⁵ Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 132; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 1.

Der Begriff des Kfz-Lieferanten umfasst Hersteller und Importeure von Kraftfahrzeugen. Aus Gründen der Vereinfachung werden nachfolgend die Begriffe des Kfz-Lieferanten und Kfz-Herstellers synonym verwendet. Sollten für Importeure Besonderheiten zum Tragen kommen, wird dies hervorgehoben.

¹⁶ ABl. 2002 Nr. L 203 vom 01.08.2002, S. 30. Zu dem mit der Kfz-GVO bezweckten Interessenausgleich vergleiche: Prodi, Gruppenfreistellungsverordnung KFZ-Vertrieb, Pressekonferenz Brüssel, Speech/02/347 vom 17.07.2002, abgerufen am 09.09.2004 unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

II. Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht

Der Verkauf neuer Kfz und der Kundendienst werden in Europa ganz überwiegend über selektive Vertriebssysteme organisiert.¹⁷ Kfz-Lieferanten arbeiten mit einem ausgewählten Kreis von Vertragshändlern und Vertragswerkstätten zusammen, die sie in die nach einheitlichen Grundsätzen errichtete Absatz- und Kundendienstorganisation integrieren und die bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben. Basis für die Zusammenarbeit der Beteiligten bilden bezüglich des Neufahrzeugvertriebs und des Vertriebs von Kfz-Ersatzteilen so genannte Vertragshändlerverträge und bei der Übernahme von Kundendienstaufgaben so genannte Vertragswerkstattverträge.¹⁸ Innerhalb selektiver Vertriebssysteme erreicht ein Kfz-Lieferant einheitliche Standards regelmäßig dadurch, dass er mit seinen Händlern und Werkstätten inhaltlich identische Vereinbarungen schließt.¹⁹ Diese selektiven Vertriebsverträge werden im Wettbewerbsrecht als vertikale Vereinbarungen bezeichnet, da es sich um Vereinbarungen zwischen Unternehmen handelt, die auf einer jeweils anderen Ebene der Produktions- und Vertriebskette tätig sind.²⁰

Beim Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge kann der Kfz-Lieferant bei der Zulassung seiner Vertragshändler entweder für ein selektives Vertriebssystem oder ein Alleinvertriebssystem mit Gebietsschutz (exklusiver Vertrieb) optieren.²¹ Innerhalb des selektiven Vertriebs wird zwischen qualitativer und quantitativer Selektion differenziert. In der erstgenannten Selektionsform bestimmt der Kfz-Lieferant, welche qualitativen Anforderungen seine potentiellen Vertriebspartner zu er-

¹⁷ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 19; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel B, Rz. 3 f.

¹⁸ Vergleiche: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 66 f. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit bleibt der Vertrieb von Kfz-Ersatzteilen unberücksichtigt.

¹⁹ Hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 6.

²⁰ Vergleiche: Art. 1 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO; siehe auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 25.

²¹ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 56, Tz. 169.

füllen haben, um Mitglied des Systems zu werden.²² Zu den Kriterien qualitativer Selektion zählen insbesondere Anforderungen an die Produktpräsentation und die Qualifizierung und Schulung des Vertriebspersonals.²³ Dagegen zeichnet sich das System der quantitativen Selektion dadurch aus, dass der Kfz-Lieferant bei der Auswahl seiner Vertriebspartner Kriterien aufstellt, durch die deren Zahl unmittelbar begrenzt wird.²⁴ Als quantitative Kriterien nennt die Kommission beispielsweise die Begrenzung der Anzahl der im Verkaufsgebiet tätigen Händler und jährliche Mindestabnahmemengen.²⁵ Bei der Organisation des Neuwagenverkaufs haben fast alle Kfz-Lieferanten Vertriebssysteme geschaffen, in denen qualitative und quantitative Selektionskriterien miteinander kombiniert werden.²⁶ Der exklusive Vertrieb, in dem einem Händler ein festes Vertrags- oder Absatzgebiet zugewiesen werden kann, spielt innerhalb des Kraftfahrzeugsektors keine bedeutende Rolle mehr.²⁷ Da Kfz-Lieferanten in einem exklusiven wie auch quantitativ selektiven Vertriebssystem die Anzahl ihrer Vertriebspartner festlegen können, stehen diese Systeme nicht jedem Interessenten offen; der Marktzutritt zahlreicher anderer Handelsbetriebe wird unterbunden und die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher werden reduziert.²⁸ Hieraus begründet sich eine wettbewerbsbeschränkende Wirkung der vertikalen Vereinbarung.²⁹ Daneben enthalten die Vertriebsvereinbarungen des Kfz-Sektors regelmäßig weitere wettbewerbsbeschränkende Klauseln, durch die zumin-

²² Siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO.

²³ Kommission, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor – Derzeitige und neue Regeln, S. 8, abgerufen am 09.09.2004 unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

²⁴ Siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO.

²⁵ Kommission, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor – Derzeitige und neue Regeln, S. 8.

²⁶ Vergleiche: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 27.

²⁷ Hierzu: Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004, im Internet abrufbar unter: http://ec.eurpa.eu/comm/competition/sector/motor_vehicles/cases/decisions.html.

²⁸ Vertiefend: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 62.

²⁹ Creutzig, Jürgen in: Diez/Reindl/Brachat, Grundlagen der Automobilwirtschaft, S. 129.

dest ein Vertragspartner in seiner Freiheit, seine Geschäftsaktivitäten nach eigenen Vorstellungen zu führen, beschnitten wird.³⁰

Das gemeinschaftsrechtliche Kartellverbot des Art. 81 Abs. 1 EG verbietet jedoch alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, die geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezwecken oder bewirken. Die vertikalen Vereinbarungen des Kfz-Sektors fallen regelmäßig unter dieses Verbot und wären demnach grundsätzlich nicht möglich. Erstens enthalten sie vertikale Beschränkungen, also Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 EG.³¹ Zweitens sind Vertriebsvereinbarungen des Automobilsektors in der Regel geeignet, sich spürbar auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auszuwirken, da europaweit nahezu alle Kfz-Hersteller quantitative Vertriebssysteme betreiben, die ähnliche wettbewerbsbeschränkende Merkmale aufweisen.³²

Soweit die den Wettbewerb beschränkenden Vertikalvereinbarungen eines Kfz-Vertriebssystems als unerlässlich für einen wirtschaftlichen Vertrieb und Kundendienst angesehen werden und auch der Verbraucher einen angemessenen Gewinn daran hat, sieht Art. 81 Abs. 3 EG unter weiteren Voraussetzungen die Möglichkeit vor, das Verbot des Art. 81 Abs. 1 EG für nicht anwendbar zu erklären.³³ Neben der Freistellung einzelner wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen unmittelbar durch Art. 81 Abs. 3 EG ermöglicht die Vor-

³⁰ Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Einführung, Rz. E 1; Creutzig, Jürgen in: Diez, GVO 2002, S. 29 (30); siehe auch: MEMO/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002, am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

³¹ Hinsichtlich der Begriffsbestimmung der vertikalen Beschränkungen siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO; Beispiele typischer Klauseln zur Beschränkung des Wettbewerbs in Kfz-Vertriebsverträgen benennt unter anderem Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 75 ff.

³² Siehe hierzu auch: Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53 f., Tz. 158; Hattab, Europäischer Kraftfahrzeugvertrieb, S. 68; Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 65.

³³ Vertiefend: Schumacher, WuW 2005, S. 1222 (1223).

schrift auch deren gruppenweise Freistellung durch so genannte Gruppenfreistellungsverordnungen.³⁴ Dabei versteht man unter "Gruppen" im Sinne von Art. 81 Abs. 3 EG Kategorien von wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen, die gemeinsame oder vergleichbare Tatbestände erfassen und angesichts der weitgehenden Gleichförmigkeit der Interessen der an der Vereinbarung beteiligten Unternehmen, ihrer Handelspartner, ihrer Konkurrenten und der Verbraucher einer typisierenden Beurteilung zugänglich sind.³⁵ Durch die Gruppenbildung werden folglich wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen nach abstrakten Merkmalen zusammengefasst und durch einen einheitlichen Akt vom Verbot des Art. 81 Abs. 1 EG ausgenommen.³⁶ Aufgrund der Erfahrungen mit dem Vertrieb von neuen Kraftfahrzeugen, Ersatzteilen und Kundendienstleistungen im Kraftfahrzeugsektor ist die Kommission zu dem Schluss gekommen, dass sich auch für diesen Wirtschaftszweig Gruppen von vertikalen Vereinbarungen bestimmen lassen, bei denen die Voraussetzungen von Art. 81 Abs. 3 EG in der Regel als erfüllt gelten können.³⁷ Im Kraftfahrzeugsektor gibt es seit mehr als zwei Jahrzehnten spezifische Gruppenfreistellungsverordnungen. Als erste Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor trat im Jahr 1985 die Verordnung (EWG) Nr. 123/85 in Kraft.³⁸ Diese wurde im Jahr 1995 von der Verordnung (EG) 1475/95 abgelöst, die wiederum durch die am 31.07.2002 erlassene und am 01.10.2002 in Kraft getretene Kfz-

³⁴ Ellger in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., II. Abschnitt, D (Gruppenfreistellungsverordnungen), Rz. 329.

³⁵ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 287; Kling/Thomas, Kartellrecht, § 4, Rz. 198.

³⁶ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 1.

³⁷ Erwägungsgrund Nr. 1 der Kfz-GVO.

³⁸ Verordnung (EWG) Nr. 123/85 der Kommission vom 12.12.1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1985 Nr. L 15 vom 18.01.1985, S. 16, im Folgenden: Kfz-GVO 123/85.

GVO ersetzt worden ist.³⁹ Gemäß Art. 12 Abs. 3 Kfz-GVO wird die aktuelle Freistellungsverordnung am 31.05.2010 enden.

III. Gegenstand der Untersuchung

Mit den branchenspezifischen Regelungen der Kfz-GVO will die Kommission der Beschaffenheit des Wirtschaftsguts "Automobil" wie auch den Besonderheiten der für das Kraftfahrzeug erforderlichen Vertriebs- und Kundendienstsysteme Rechnung tragen. Kraftfahrzeuge sind teure und komplexe technische Produkte mit einer durchschnittlichen Gebrauchsdauer von mehr als 10 Jahren, die in regelmäßigen und unregelmäßigen Abständen Wartung und Reparatur benötigen. Die meisten Verbraucher haben ein Interesse am Erhalt ihres Wertes und an der Gewissheit, dass das Kraftfahrzeug jederzeit ein sicheres und zuverlässiges Verkehrsmittel ist.⁴⁰ Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, müssen die Vertriebs- und Kundendienstsysteme des Kraftfahrzeugsektors straff durchorganisiert werden, insbesondere eine flächendeckende, möglichst engmaschige Struktur aufweisen.⁴¹ Für diese Vertriebs- und Kundendienstorganisationen müssen umfangreiche Anfangs- und Erhaltungsinvestitionen erbracht werden.⁴² Kfz-Lieferanten wollen oder können diese Investitionen oftmals nicht selbst erbringen. Stattdessen werden selbständige Vertragshändler und Werkstätten mit der erforderlichen Kapitalkraft in die Organisationen eingebunden; hieraus ergeben sich

³⁹ Verordnung (EG) Nr. 1475/95 der Kommission vom 26.06.1995 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1995 Nr. L 145 vom 29.06.1995, S. 25, im Folgenden: Kfz-GVO 1475/95.

⁴⁰ Mitteilung nach Art. 5 der Verordnung Nr. 19/65/EWG des Rates vom 2. März 1965 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, ABl. Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 14, Tz. 7 (Erläuterungen zum Entwurf einer Kfz-GVO).

⁴¹ Siehe auch: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 7.

⁴² Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, Einführung VO 1400/2002, Rz. 1.

besondere Abhängigkeiten.⁴³ Daneben besteht eine weitere Besonderheit der Vertriebs- und Kundendienstsysteme des Kraftfahrzeugsektors darin, dass die Vertriebspartner durch eine Vielzahl von Vertragsregelungen besonders eng in die Netze der Kfz-Lieferanten eingebunden werden.⁴⁴ Wenngleich der Kfz-Lieferant mit selbständigen Vertriebspartnern zusammenarbeitet, hat er doch ein großes Interesse daran, auf den nachgelagerten Vertrieb und Kundendienst seiner Produkte einen möglichst großen Einfluss zu haben.⁴⁵ Der maßgebliche Grund für diese Einflussnahme ergibt sich wiederum aus der Eigenart des Automobils. Da Kraftfahrzeuge teure, prestigeträchtige und zugleich technisch anspruchsvolle Gebrauchsgüter darstellen, die während ihrer gesamten Gebrauchsdauer Gegenstand von rechtlichen – den Umweltschutz und die Sicherheit betreffenden – Bestimmungen sind, lassen sich zugunsten des Kfz-Herstellers durchaus wirtschaftliche wie auch produkthaftungsrechtliche Gründe für sein Kontrollinteresse anführen.⁴⁶ Zugleich lösen derartige Einflussnahmen kartellrechtliche Bedenken aus, da sie mit dem entgegengesetzten Interesse der selbständigen Vertriebspartner, ihre unternehmerischen Aktivitäten nach ihren eigenen Vorstellungen zu führen, kollidieren. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang die starke Stellung weniger finanzkräftiger Kfz-Hersteller auf einem oligopolistisch geprägten Markt, denen auf Seiten der Nachfrager eine Vielzahl von überwiegend kleinen und mittelständischen Unternehmen des Vertragshandels gegenüber stehen.⁴⁷ Für diese oligopolistische Struktur ist kennzeichnend, dass die sechs führenden europäischen Hersteller im Jahr 2000 zusammen über einen Anteil von 74%

⁴³ Hierzu Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 1; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, Einführung VO 1400/2002, Rz. 1.

⁴⁴ Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 7 f.

⁴⁵ Siehe auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 20.

⁴⁶ Eingehend hierzu: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 10 ff.

⁴⁷ Siehe auch Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 223; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel E, Rz. 9; bezüglich der klein- und mittelständisch geprägten Händlernetzstrukturen siehe Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 11; ZDK, Zahlen und Fakten 2007 (Ausgabe 2008), S. 4.

des Kraftfahrzeugmarktes verfügten.⁴⁸ Aufgrund des bestehenden Machtungleichgewichts zwischen Kfz-Herstellern und Vertragshändlern gelingt es regelmäßig der Herstellerseite, ihre vertriebsstrategischen Interessen innerhalb der Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen durchzusetzen.⁴⁹ An dieser Stelle kann daher festgehalten werden, dass die Besonderheit des Vertriebsgegenstandes "Automobil" und auch die starke Stellung der Hersteller auf einem oligopolistischen Markt dazu beigetragen haben, dass innerhalb des Kraftfahrzeugsektors geschlossene, vertikal tiefgegliederte Vertriebssysteme entstanden sind.⁵⁰

Unter Geltung der früheren Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen haben sich der Wettbewerb und auch die Funktionsweise des Binnenmarktes innerhalb des Kraftfahrzeugsektors nicht nach den Vorstellungen der Kommission weiterentwickelt. Gleichwohl hat die Kommission aufgrund der Besonderheiten des Kfz-Vertriebs diese Vereinbarungen als grundsätzlich im Rahmen des Art. 81 Abs. 3 EG freistellungsfähig anerkannt, zugleich aber die Freistellungs Voraussetzungen mit der Zielsetzung der Stärkung des Wettbewerbsschutzes und der Marktintegration stetig verschärft.⁵¹ Insbesondere hat die Kommission im Entwicklungsverlauf der Kfz-Gruppenfreistellungsver-

⁴⁸ Hierzu: Monti, Who will be in the drivers's seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000, abgerufen am 07.09.2004 unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/; Kommission, Staff working document No. 1, S. 1. Die Anlage 1 zum Evaluierungsbericht der Kfz-GVO ist abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/wd1.pdf.

Zum Oligopol der Kfz-Hersteller siehe ferner: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 159 f. Allgemein zu den Merkmalen des Oligopols auch May, Hermann in: May, Handbuch zur ökonomischen Bildung, S. 287; Hades/Uhly, Volkswirtschaftslehre, S. 235 f.; Kommission/Generaldirektion Wettbewerb, Glossar der Wettbewerbspolitik der EU, S. 37, am 21.07.2007 abgerufen unter: http://ec.europa.eu/competition/publications/glossary_de.pdf.

⁴⁹ Vertiefend: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 21; Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 128 ff.

⁵⁰ Siehe auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 17; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 222 ff.

⁵¹ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 1.

ordnungen mit zunehmender Intensität darauf hingewirkt, im Interesse des Wettbewerbs die rechtliche und wirtschaftliche Unabhängigkeit des Vertragshandels gegenüber der Herstellerseite zu stärken.⁵² Die Verordnungsgeberin will Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten zusätzliche Freiräume für eigenständige wettbewerbliche Aktivitäten eröffnen und überdies sicherstellen, dass sie die durch die Freistellungsbedingungen eröffneten Interbrand- und Intra-brand-Wettbewerbsmöglichkeiten tatsächlich ausnutzen können. Der Begriff des Interbrand-Wettbewerbs beschreibt dabei den Wettbewerb zwischen Kfz-Herstellern, während sich der Begriff des Intra-brand-Wettbewerbs auf den Wettbewerb innerhalb der markenspezifischen Vertriebsnetze bezieht (im Folgenden auch: markeninterner Wettbewerb).⁵³ Die Kfz-GVO enthält eine Vielzahl von Bestimmungen, die eine Stärkung der Unabhängigkeit des Vertragshändlers bezwecken und innerhalb des Kraftfahrzeugsektors gleichzeitig den Interbrand- und Intra-brand-Wettbewerb wie auch die Marktintegration verbessern sollen. Hierzu zählen insbesondere die dem Vertragshandel eingeräumten Handlungsfreiräume bezüglich des Verkaufs von Fahrzeugen konkurrierender Hersteller, des europaweiten Verkaufs von Fahrzeugen innerhalb eines selektiven Vertriebssystems, der Errichtung von zusätzlichen Verkaufs- und Auslieferungsstellen und der zustimmungsfreien Übertragung der vertriebsvertraglichen Rechte an ein anderes Mitglied desselben Netzes.⁵⁴ Die Kommission hat jedoch mit Abwehrstrategien der Kfz-Lieferanten gerechnet, so dass sie in der Kfz-GVO eine Reihe von flankierenden Maßnahmen vorgesehen hat.⁵⁵ Durch den Ausbau von Mindeststandards über den vertraglichen Schutz will die Kommission die wirtschaftliche Unabhängigkeit

⁵² Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 6.

⁵³ Zur Differenzierung zwischen Interbrand- und Intra-brand-Wettbewerb siehe auch Roth/Ackermann in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1 Grundfragen, Rz. 166; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 93.

⁵⁴ Siehe hierzu: Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO (Mehrmarkenvertrieb); Art. 4 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO (aktiver Verkauf innerhalb der EU); Art. 5 Abs. 2 lit. b in Verbindung mit Art. 12 Abs. 2 Kfz-GVO (Verbot der so genannten Standortklausel); Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO (Möglichkeit der Unternehmensübertragung).

⁵⁵ Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

der Händler und autorisierten Werkstätten stärken und sie zu einem wettbewerbsfördernden Verhalten ermutigen, auch wenn dies nicht den Wünschen und Vorstellungen des Kfz-Herstellers entspricht.⁵⁶ Als flankierende Maßnahmen in dem hier beschriebenen Sinn zählen unter anderem die gegenüber der Kfz-GVO 1475/95 teilweise verschärften Kündigungsbestimmungen einschließlich des nunmehr aufgestellten Begründungserfordernisses wie auch die Vorgaben der Kfz-GVO zur Errichtung eines vertraglichen Streitbeilegungsverfahrens.⁵⁷

Die der Unabhängigkeit der Vertragshändler dienenden Regelungen der Kfz-GVO, die auch verkürzt als Händlerschutzbestimmungen bezeichnet werden, bilden den Gegenstand der vorliegenden Arbeit.⁵⁸ Diese Händlerschutzregelungen, die ihren Ursprung bereits in der Kfz-GVO 123/85 finden, sind seit jeher Anlass für eine kontrovers geführte Diskussion. Denn sie betreffen nicht nur ausschließlich kartellrechtliche Aspekte, sondern greifen zugleich tief in die vertraglichen Beziehungen zwischen den Vertriebspartnern ein.⁵⁹ Vor diesem Hintergrund sieht sich die Kommission der anhaltenden Kritik ausgesetzt, dass sie mit der Aufnahme von Schutzbestimmungen zugunsten des Vertragshandels einen privatrechtlichen Interessenausgleich – also ein zivilrechtliches Regelungsanliegen – verfolge.⁶⁰ Im Ergebnis trifft sie der Vorwurf, dass sie ihre auf das Kartellrecht begrenzte Regelungskompetenz überschritten habe.⁶¹

⁵⁶ Kommission, Staff working document No. 1, S. 10.

⁵⁷ Siehe hierzu: Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO (Schriftform- und Begründungserfordernis der Kündigung); Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO (Mindestlaufzeiten und Mindestkündigungsfristen); Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO (Streitschlichtungsverfahren).

⁵⁸ Zu der Verwendung des Begriffs "Händlerschutzbestimmungen" siehe beispielsweise Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 13; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3, Rz. 28 ff.; Brossette, Autohaus 9/2007, S. 24 (25).

⁵⁹ Hierzu Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 30.

⁶⁰ Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071; Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (42).

⁶¹ Siehe beispielsweise: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 75; Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 67.

Neben dieser übergreifenden Kompetenzfrage müssen auch die konkreten Regelungsinhalte der detailliert ausgestalteten Händlerschutznormen beleuchtet werden. Diese bieten oftmals Spielräume für unterschiedliche Interpretationen, so dass sich im Zusammenhang mit der Anpassung der Vertriebssysteme an die Freistellungsvoraussetzungen des Händlerschutzes etliche praxisrelevante Rechtsfragen herauskristallisiert haben.⁶²

IV. Gang der Untersuchung

Um die Besonderheiten und die sich hieraus ergebenden Abhängigkeiten der Hersteller-Händler-Beziehung besser verstehen zu können, werden im zweiten Teil dieser Arbeit zunächst die zivilrechtlichen Merkmale und Inhalte des Vertragshändlervertrages bestimmt (Zweiter Teil / I. / 1.). Daneben müssen die Charakteristika des Vertragswerkstattvertrages, der seit Inkrafttreten der Kfz-GVO eigenständige Bedeutung erlangt hat, gesondert betrachtet werden (Zweiter Teil / I. / 2.). Von wesentlicher Bedeutung in diesem Gesamtkontext sind die wirtschaftlichen Hintergründe dieser Kooperationsvereinbarungen, mit denen sich der anschließende Prüfungsabschnitt befasst (Zweiter Teil / II.). An dieser Stelle werden die teils korrespondierenden, teils aber auch gegenläufigen Motive, die Vertragshändler und Kfz-Hersteller zu dieser besonders engen Zusammenarbeit veranlassen, beleuchtet. Nachfolgend wird die Problematik der wirtschaftlichen Abhängigkeit der Handelsstufe thematisiert (Zweiter Teil / III.). Im Anschluss an die zivilrechtlichen und wirtschaftlichen Betrachtungen stehen die kartellrechtlichen Schranken des Kraftfahrzeugvertriebs im Fokus (Zweiter Teil / IV.). Zunächst soll im Rahmen eines historischen Überblicks die Entwicklung des vom europäischen

⁶² Zur außergewöhnlichen Regelungsdichte und -tiefe der Kfz-GVO siehe Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 2; zum Vorwurf der Rechtsunsicherheit aufgrund der Kfz-GVO allgemein: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Einführung, Rz. 6.

Kartellrecht zunehmend beeinflussten Kfz-Vertriebsrechts dargelegt werden (Zweiter Teil / IV. / 1.-10.). Von besonderem Interesse sind hierbei die früheren kartellrechtlichen Wertungen zum Kfz-Vertrieb, welche die Kommission mit ihrer Leitentscheidung zum BMW-Vertriebssystem und den sich anschließenden Wettbewerbsregeln der Kfz-GVO 123/85 und der Kfz-GVO 1475/95 getroffen hat (Zweiter Teil / IV. / 3., 4 und 7.). Anknüpfend an die zur Kfz-GVO 1475/95 gewonnenen Erfahrungen der Kommission konzentrieren sich die anschließenden Prüfungsschritte auf Grundkonzept, Kernelemente und ordnungspolitische Zielsetzungen der aktuellen Kfz-GVO (Zweiter Teil / IV. 1.-3.). Der zweite Teil der Arbeit endet mit einer Untersuchung über die Bedeutung und Funktion der Kfz-GVO in dem – mit der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 neu eingeführten – System der Legalausnahme (Zweiter Teil / VI.).⁶³ Konkret wird hinterfragt, ob die Kfz-GVO nach wie vor konstitutive Wirkung entfalten kann.

Der dritte Teil wendet sich ausschließlich den händlerschützenden Normen der Kfz-GVO zu. Gemeint sind hiermit die Regelungen der Verordnung, die auf eine rechtliche und wirtschaftliche Stärkung des Vertragshändlers im Verhältnis zum Kfz-Lieferanten abzielen. Zunächst werden Funktionsweise und Regelungsstruktur dieser Schutznormen – insbesondere mit Hilfe des von der Kommission/GD Wettbewerb zur Kfz-GVO veröffentlichten Leitfadens – beleuchtet (Dritter Teil / I. und II.).⁶⁴

In der Folge wird zu klären versucht, ob die Kommission durch die Aufnahme von Händlerschutznormen in die Kfz-GVO nicht primär zivilrechtliche Sachverhalte geregelt und hierdurch ihre auf das Kartell-

⁶³ Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln, ABl. 2003 Nr. L 1 vom 04.01.2003, S. 1; im Folgenden: VO Nr. 1/2003.

⁶⁴ Siehe hierzu: Kraftfahrzeugvertrieb und –Kundendienst in der Europäischen Union / Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31.07.2002, Leitfaden der Europäischen Kommission – Generaldirektion Wettbewerb, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html; im Folgenden: Leitfaden zur Kfz-GVO.

recht beschränkte Regelungskompetenz überschritten hat (Dritter Teil / III.). Dies erfordert eine Auseinandersetzung mit der streitigen Frage, ob die Kommission im Rahmen ihrer Ermächtigung aus der VO 19/65 gleichermaßen zum Erlass solcher Bestimmungen befugt war. Insbesondere muss in diesem Kontext überprüft werden, ob sich die händlerschützenden Normen der Kfz-GVO an den primärrechtlichen Vorgaben von Art. 81 und Art. 83 EG messen lassen.

Am Ende des dritten Teils soll das Verhältnis der Kfz-GVO zum nationalen Zivilrecht bestimmt werden. Hier wird thematisiert, ob die Schutzregelungen der Kfz-GVO als genereller Maßstab für die Inhaltskontrolle der Vertragshändlerverträge gemäß § 307 BGB heranzuziehen sind (Dritter Teil / IV.).

Im Anschluss sollen die Schutznormen zugunsten des Handels, denen die Kommission zur Überwindung der im Kfz-Sektor konstatierten Wettbewerbsprobleme grundlegende Bedeutung beimisst, im Einzelnen untersucht werden. Hierzu zählen die Neuregelungen der Kfz-GVO zum Verkauf neuer Fahrzeuge, der wesentlich vereinfachte Mehrmarkenvertrieb, die seit dem 01.10.2005 geltende Niederlassungsfreiheit, die Subdelegation des Kundendienstes wie auch die Möglichkeit zur Unternehmensübertragung (Vierter Teil / I.-V.). Im Fokus stehen jedoch auch die Normen zum flankierenden Händlerschutz, deren Regelungsumfang unter der Kfz-GVO deutlich zugenommen hat (Vierter Teil / VI.).

Der fünfte Teil befasst sich mit dem zwischenzeitlich von der Kommission veröffentlichten Bericht zur Bewertung der Kfz-GVO (5. Teil / I. und II.).⁶⁵ Im Mittelpunkt stehen hier die Ergebnisse der Kommission zu der Frage, ob die ursprünglich verfolgten Zielsetzungen erreicht wurden und inwieweit sich die sektorspezifischen Regelungen – also auch die Händlerschutzbestimmungen der Kfz-GVO – als wirksam und/oder notwendig erwiesen haben.

⁶⁵ Im Folgenden: Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO. Der Bericht kann im Internet abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html.

Die Arbeit schließt mit einer Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und einem Ausblick zur weiteren Entwicklung des Kfz-Vertriebs.

Zweiter Teil: Rahmenbedingungen des Kfz-Vertriebs

Wie eingangs bereits erwähnt, organisieren die meisten Kfz-Hersteller den Vertrieb und Kundendienst ihrer Produkte indirekt über Netze von Vertragshändlern und Werkstätten.⁶⁶ Diese rechtlich und wirtschaftlich selbständigen Unternehmer, die zugleich in die Vertriebsorganisation des Kfz-Lieferanten stark eingebunden werden, stellen den im europäischen Kfz-Vertrieb dominierenden Absatzmittlertypus dar.⁶⁷ Daneben greifen einzelne Kfz-Hersteller auch auf andere Absatzmittlertypen – etwa den Vertrieb über Handelsvertreter oder über die fast wesensgleichen Agenturen – zurück.⁶⁸ Einige Kfz-Hersteller haben zudem einen direkten Vertrieb über herstellereigene Niederlassungen etabliert.⁶⁹ Diese Vertriebsformen weisen für die als Handelsvertreter oder Agenten tätigen Absatzmittler wie auch für die Kfz-Lieferanten durchaus interessante Züge auf. So handelt es sich um eingebundene Absatzpartner im fremden Namen und auf fremde Rechnung mit der Konsequenz, dass er von den vertraglichen und wirtschaftlichen Risiken entbunden ist.⁷⁰ Auf der anderen Seite kann der Kfz-Hersteller dem Handelsvertreter wie auch den Agenten die Verkaufspreise vorschreiben und ihnen umfassende Vorgaben zur Geschäftsabwicklung und zu den sonstigen Verkaufskonditionen machen.⁷¹ Noch größeren Einfluss auf das Vertriebsumfeld kann der Kfz-Hersteller im Wege eines Direktvertriebs über vollständig in den Betrieb eingegliederte Niederlassungen nehmen, zumal er bei die-

⁶⁶ Siehe hierzu bereits oben S. 4.

⁶⁷ Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 74; Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 9; Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 935; Pfeffer, NJW 2002, S. 2910.

⁶⁸ Vertiefend: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 29 und 34-36; Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 44 ff.

⁶⁹ Eingehend hierzu Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 4-8; Hattaß, Europäischer Kraftfahrzeugvertrieb, S. 16-19; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 29 f.

⁷⁰ Zum Ganzen: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 44 ff.; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 16 f.

⁷¹ Hattaß, Europäischer Kraftfahrzeugvertrieb, S. 14; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 35.

sem Vertriebsmodell den Endkunden unter Ausschaltung der selbständigen Handelsstufe unmittelbar beliefert.⁷² Trotz dieser beachtlichen Aspekte räumen die Beteiligten des Kfz-Vertriebs doch überwiegend dem Vertragshändlersystem den Vorzug ein. Wegen dieser überragenden Bedeutung für den Automobilsektor sollen daher zunächst die zivilrechtlichen Merkmale des Vertragshändlervertrages respektive Vertragswerkstattvertrages aufgezeigt werden. Daneben werden die Vorteile, die sich Kfz-Hersteller und Vertragshändler aufgrund ihrer Zusammenarbeit versprechen, aber auch die mit diesem Vertriebsmodell einhergehenden praktischen Auswirkungen analysiert. Vor dem Hintergrund, dass die Gruppenfreistellungsverordnungen des Kfz-Sektors als EU-kartellrechtliche Schranken schon seit jeher großen Einfluss auf die Vertragsgestaltungen des Kfz-Vertriebs genommen haben, sollen abschließend die historischen Wurzeln wie auch die Grundzüge und Wirkungen der aktuell geltenden Kfz-GVO skizziert werden.

I. Wesensmerkmale und rechtliche Einordnung der Händler- und Werkstättenverträge des Kraftfahrzeugsektors

Während der Vertragshändlervertrag des Kraftfahrzeugsektors unter Geltung der Kfz-GVO 123/85 wie auch der nachfolgenden Kfz-GVO 1475/95 noch von dem Verständnis einer gleichzeitigen Übernahme von Vertriebs- und Kundendienstaufgaben durch den Vertragshändler geprägt war, wertet die aktuelle Kfz-GVO den Service erstmalig zum eigenständigen Vertriebsobjekt auf.⁷³ Dies resultiert aus einer Reorganisation von Vertrieb und Service. Als Pendant zum Vertragshändler mit ausschließlicher Vertriebsfunktion führt die Kfz-GVO mit der zugelassenen Werkstatt einen weiteren Marktteilnehmer ein.⁷⁴ Diese Ausgangslage macht es erforderlich, den auf den Vertrieb von

⁷² Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 26.

⁷³ Zu der in den Vorgängerordnungen noch enthaltenen Verpflichtung des Händlers, sowohl Verkauf als auch Kundendienst durchzuführen, vergleiche: Art. 5 Abs. 1 lit. 1 a) Kfz-GVO 123/85; Art. 5 Abs. 1 lit. 1 a) Kfz-GVO 1475/95; zur Eigenständigkeit des Kundendienstes: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 60 f.

Neufahrzeugen gerichteten Vertragshändlervertrag und den auf die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen begrenzten Vertragswerkstattvertrag getrennt voneinander zu würdigen. Ziel ist es, die jeweiligen Wesensmerkmale wie auch bestehende Gemeinsamkeiten und Unterschiede aufzuzeigen.

1. Vertragshändlervertrag

Der Vertragshändlervertrag hat im deutschen Recht keine gesetzliche Regelung erfahren, sondern sich vielmehr in der langjährigen Wirtschaftspraxis als eigenständiger Vertragstypus herausgebildet. Mangels gesetzlicher Definition haben Literatur und Rechtsprechung die Begrifflichkeit des Vertragshändlers kontinuierlich fortentwickelt.⁷⁵ Wenngleich bislang keine der aufgestellten Definitionen uneingeschränkt anerkannt worden ist, besteht jedoch Einigkeit darüber, dass der Vertragshändler auf Grund eines auf Dauer angelegten Rahmenvertrags eigener Art im eigenen Namen und auf eigene Rechnung Waren des Herstellers vertreibt und deren Absatz fördert und hierzu in die Vertriebsorganisation des Herstellers eingegliedert wird.⁷⁶

Bei dem Vertragshändlervertrag handelt es sich zunächst um einen Rahmenvertrag, da in ihm kein konkreter Leistungs- und Gütertausch geregelt wird, sondern lediglich die Voraussetzungen über den Be-

⁷⁴ Hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 113; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 60 f.

⁷⁵ Grundlegend: Ulmer, Vertragshändler, S. 206; ähnlich auch BGH, Urteil vom 11.12.1958, BGHZ 29, 83 (87); BGH, Urteil vom 16.02.1961, BGHZ 34, 282 (285); BGH, Urteil vom 21.10.1970, BGHZ 54, 338 (340). Einem weiteren Begriffsverständnis folgen unter anderem: Evans-von Krbek, Analoge Anwendung des Handelsvertreterrechts, S. 8; Schmidt, Handelsrecht, § 28 II 2. a); Wauschkuhn in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 7 f.

⁷⁶ Vergleiche: BGH, Urteil vom 09.10.2002, MDR 2003, S. 162; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 63 (unter Verweis auf die Entgeltlichkeit der Vertragshändlertätigkeit); Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 32; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 14; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 12 ff.

zug der Vertragswaren.⁷⁷ Der Hauptgegenstand dieses Rahmenvertrags erstreckt sich auf das künftige Geschäftsverhalten der Beteiligten; er schafft die Voraussetzungen für den Bezug von Vertragswaren und bestimmt die Modalitäten zur Abwicklung der sich anschließenden Einzelverträge.⁷⁸ Erst diese Einzelverträge setzen die in der Absatzkooperation niedergelegten Ziele um und füllen den Rahmenvertrag aus.⁷⁹ Der Vertragshändlervertrag bildet somit die Grundlage der gesamten Geschäftsbeziehung und gibt den rechtlichen Rahmen für die Absatzkooperation zwischen Hersteller und Händler vor.

Zugleich ist der auf mehrere Jahre bindend eingegangene und in der Regel nur in längerfristigen Intervallen durch Kündigung auflösbare Vertragshändlervertrag als Dauerschuldverhältnis zu qualifizieren. Kfz-Hersteller und Händler verfolgen gemeinsame Vertriebsstrategien, deren Umsetzung üblicherweise eine langjährige und dauerhafte Eingliederung des Vertragshändlers in die Vertriebsorganisation des Herstellers erfordert.⁸⁰ Der Dauerschuldcharakter des Vertragshändlervertrags begründet ein besonderes Vertrauensverhältnis zwischen den Handelspartnern, aus dem sich gesteigerte Treue- und Rücksichtnahmepflichten von Hersteller und Vertragshändler ableiten lassen.⁸¹ Darüber hinaus ist weitgehend anerkannt, dass der Vertragshändlervertrag inhaltlich deutliche Merkmale eines auf entgeltliche Geschäftsbesorgung gerichteten Dienstvertrages im Sinne der §§ 611, 675 BGB aufweist.⁸² Der Vertragshändlervertrag legt dem Händler die Verpflichtung zur selbständigen Wahrnehmung fremder

⁷⁷ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 4.

⁷⁸ Martinek, Aktuelle Fragen des Vertriebsrechts, Rz. 35; Habersack/Ulmer, Rechtsfragen des Kfz-Vertriebs, S. 23.

⁷⁹ Hierzu: Habersack/Ulmer, Rechtsfragen des Kfz-Vertriebs, S. 23; Graf von Westphalen in: Röhrich/Graf von Westphalen, HGB, Vertragshändlervertrag, Rz. 1 (Kaufverträge als integraler Bestandteil des Vertragshändlervertrags).

⁸⁰ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 40; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 24.

⁸¹ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 40 f.; Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 5.

⁸² Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 937; Graf von Westphalen, AGB-Klauselwerke, Vertragshändlerverträge, Rz. 1; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 5; Ebenroth, Absatzmittlungsverträge, S. 32 f.

Vermögensinteressen – und zwar die Absatzförderung der Vertragswaren des Herstellers in dessen Vertriebsorganisation – auf.

Der Vertragshändler hat sich aktiv um einen möglichst effektiven und hohen Absatz der Vertragsprodukte zu bemühen und hierzu insbesondere Marktbeobachtung, Werbung und Kundenpflege zu betreiben.⁸³ Weitere Inhalte dieser Absatzförderungspflicht können die Einhaltung bestimmter Umsatzzielvorgaben, Schulungen des Personals, das Berichtswesen wie auch die Beachtung der vom Hersteller vorgegebenen Vertriebsstandards darstellen.⁸⁴ Als ein die Interessen des Herstellers wahrer Absatzmittler muss der Vertragshändler gemäß der §§ 675 Abs. 1, 665 BGB Weisungen seines Geschäftsherrn befolgen.⁸⁵ Das Weisungsrecht des Herstellers gilt jedoch nicht unbegrenzt, sondern nur im Rahmen der Absatzförderungspflicht des Vertragshändlers.⁸⁶

Ferner handelt es sich bei Vertragshändlerverträgen einschließlich ihrer Anlagen typischerweise um standardisierte Formularverträge nach § 305 Abs. 1 BGB, die vom Hersteller vorformuliert sind und weder vom Vertragshändler noch von Seiten der Händlerverbände ausgehandelt werden können.⁸⁷ Als marktstärkere Partei kann der Hersteller in der Regel seine Interessen gegenüber der Händlerseite durchsetzen.⁸⁸ Einerseits sollen die vom Hersteller gestellten Klauselwerke seine Einflussmöglichkeiten auf der nachgeordneten Vertriebsstufe sichern.⁸⁹ Denn es ist ein besonderes Anliegen des Herstellers, die eigene Absatzpolitik innerhalb des gesamten Vertriebssystems durchzusetzen. Zum anderen zielt der Hersteller darauf ab,

⁸³ Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 147.

⁸⁴ Siehe auch: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 63; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 62-66.

⁸⁵ Ebenroth, Absatzmittlungsverträge, S. 36; Schmidt, Handelsrecht, § 28 II 2. c).

⁸⁶ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 70.

⁸⁷ Siehe auch: Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 51, 56; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 42.

⁸⁸ Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 25.

⁸⁹ Manderla in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 18, Rz. 44.

mittels der von ihm verwendeten Formularverträge die Rechtsbeziehungen zu den einzelnen Händlern einheitlich zu gestalten.⁹⁰ Auch trägt er dem grundlegenden Interesse der Händler an Gleichbehandlung Rechnung. Gemeint ist hier die den Hersteller treffende Pflicht, die sich in vergleichbarer Lage befindenden Vertragshändler im Interesse gleicher Wettbewerbschancen beim Vertrieb der Vertragswaren gleich zu behandeln.⁹¹ Aus dem Formularcharakter des Händlervertrags folgt letztlich, das sich dieser an den Bestimmungen des BGB über Allgemeine Geschäftsbedingungen zu messen hat, §§ 305 ff. BGB. Praktische Bedeutung hat dies vornehmlich für eine Inhaltskontrolle der Formularbestimmungen des Händlervertrags nach § 307 BGB auf ihre Angemessenheit. Der BGH hat bereits in zahlreichen Grundsatzurteilen die Angemessenheit von Vertragsklauseln in Händlerverträgen unterschiedlicher Kfz-Lieferanten überprüft und oftmals deren Unwirksamkeit festgestellt.⁹² Die höchstgerichtliche Rechtsprechung hat somit auf das Recht der Händlerverträge starken Einfluss ausgeübt.⁹³

⁹⁰ Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 938.

⁹¹ Zur dogmatischen Herleitung siehe: Habersack/Ulmer, Rechtsfragen des Kfz-Vertriebs, S. 18 f.; Manderla in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 18, Rz. 17; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 56 f.

⁹² Siehe zum Beispiel: BGH, Urteil vom 12.01.1994, BB 1994, S. 885 – Daihatsu; BGH, Urteil vom 13.07.2004, WRP 2004, S. 1378 – Citroën; BGH, Urteil vom 20.07.2005, NJW-RR 2005, S. 1496 – Honda. Weitere Entscheidungen sind angeführt bei Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 51.

⁹³ Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 939.

2. Vertragswerkstattvertrag

Während der Kundendienst im Rahmen der früheren Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen als bloße Ausprägung der Absatzförderungspflicht des Vertragshändlervertrages angesehen wurde, hat dieser mit Inkrafttreten der Kfz-GVO – angesichts der dort nunmehr vorgesehenen Möglichkeit eines separat zu schließenden Vertragswerkstattvertrags – eigenständige Bedeutung erlangt.⁹⁴ Gleichwohl weist der Vertragswerkstattvertrag deutliche Parallelen zum Vertragshändlervertrag auf. Auch die Vertragswerkstatt handelt im eigenen Namen und auf eigene Rechnung, trägt also das volle Vertrags- und Wirtschaftsrisiko.⁹⁵ Da der Kfz-Hersteller wegen der technischen Komplexität und Sicherheitsrelevanz des Automobils für die Käufer seiner Waren einen straff organisierten und hoch kompetenten Kundendienst bereitzuhalten hat, müssen Vertragswerkstätten eine Vielzahl von Qualitätsstandards erfüllen. Erst nach Erfüllung dieser Anforderungen werden sie in das nach einheitlichen Grundsätzen errichtete flächendeckende Werkstattnetz des Kfz-Herstellers eingebunden. Dabei unterwerfen sie sich – wie der Vertragshändler – dem Vertriebskonzept und dem Marketing des Kfz-Herstellers. Übereinstimmungen zum Vertragshändlervertrag ergeben sich zudem insoweit, als auch der Vertragswerkstattvertrag als Rahmenvertrag eigener Art die Grundlage für eine auf Dauer angelegte Zusammenarbeit bildet.⁹⁶ Gegenstand der Zusammenarbeit ist beim Vertragswerkstattvertrag jedoch eine Dienstleistung, nämlich die Pflicht, für Kraftfahrzeuge des Kfz-Lieferanten Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen zu erbringen.⁹⁷ Hierzu zählen die für den Verbraucher kostenlosen, und anstelle dessen vom Kfz-Lieferanten unmittelbar zu vergüten-

⁹⁴ Siehe hierzu: Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 62; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 28 (Kundendienst als konkrete Einzelpflicht im Rahmen der Absatzförderung durch den Händler); zu der nunmehr für den Kfz-Händlervertrag geänderten Rechtslage siehe Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 938 (Fußnote 116).

⁹⁵ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 61.

⁹⁶ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 69.

⁹⁷ Bezüglich der Legaldefinition der zugelassenen Werkstatt siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. I Kfz-GVO.

den, Serviceleistungen im Rahmen von Garantiewerken, unentgeltlichem Kundendienst und Rückrufaktionen.⁹⁸ Zum Vertragsgegenstand der Servicevereinbarung gehört aber auch die Ausführung sonstiger markenbezogener Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, die im Unterschied zu den zuvor genannten unentgeltlichen Kundendienstleistungen eine Vergütungspflicht des Verbrauchers aus Werkvertrag auslösen und für deren Erbringung der Kfz-Hersteller lediglich eine gesicherte Verdienstmöglichkeit zu eröffnen hat. Auch um den Absatz solcher Serviceleistungen muss sich die Vertragswerkstatt bemühen. Da die Vertragswerkstatt bei sämtlichen der zuvor genannten Kundendienstleistungen im Geschäftskreis des Herstellers tätig wird, kann der Vertragswerkstattvertrag als entgeltlicher Interessenwahrungsvertrag im Sinne der §§ 611, 675 BGB qualifiziert werden. Letztlich unterscheiden sich Vertragshändler- und Vertragswerkstattverträge allein durch ihren Vertragsgegenstand.⁹⁹

II. Wirtschaftliche Hintergründe des Vertragshändlervertriebs

Die Vertragshändlersysteme des Kraftfahrzeugsektors werden sowohl durch ein unterschiedliches Kräfteverhältnis zwischen Kfz-Lieferanten und deren Absatzmittlern als auch durch teils gegenläufige Interessen der Handelspartner geprägt.¹⁰⁰ Während der Kfz-Hersteller mit der wirtschaftlichen Eingliederung des Händlerbetriebs in sein Vertriebsnetz die eigene Vertriebspolitik auf der nachfolgenden Han-

⁹⁸ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO; bezüglich einer unmittelbaren Vergütung dieser Arbeiten durch den Hersteller siehe Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 22; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 68 f.; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 75.

⁹⁹ So zu Recht: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 66 f.; wengleich die Kommission innerhalb der Kfz-GVO erstmalig ausdrücklich zwischen Händlern und zugelassenen Werkstätten differenziert, werden aus Gründen der Vereinfachung im Folgenden nur die Begriffe des Vertragshändlers, des Händlers oder der Handelsstufe verwendet. Gleichwohl beziehen sich die inhaltlichen Ausführungen auf autorisierte Händler- und Werkstattbetriebe. Der Begriff der Vertragswerkstatt wird im weiteren Verlauf nur dann gesondert hervorgehoben, wenn hierfür Besonderheiten gelten.

¹⁰⁰ Zum Ganzen: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 10-22.

delsstufe durchsetzen will, geht das Bestreben des Vertragshändlers dahin, seine unternehmerische Selbständigkeit weitestgehend beizubehalten. Diese Ausgangslage führt oftmals zu Streitigkeiten zwischen den Handelspartnern. Fragen der Rollen- und Machtverteilung innerhalb der Vertriebskette sowie deren kartellrechtliche Zulässigkeit gehörten schon immer zu den Problemkreisen des Automobilvertriebs.¹⁰¹ Die Gründe, die Kfz-Hersteller und Vertragshändler gleichwohl dazu bewegen, in eine derart intensive – besondere Abhängigkeiten hervorrufende – Kooperationsbeziehung einzutreten, stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

1. Vorzüge des Vertragshändlersystems aus Herstellersicht

Kfz-Hersteller organisieren den Absatz ihrer Fahrzeuge bevorzugt über eigenständige Vertragshändler, da sie sich im Rahmen dieser Vertriebsform nur einer geringen Kostenbelastung aussetzen. Wie oben bereits dargestellt, ist ein Kfz-Hersteller üblicherweise nicht dazu imstande, die für ein flächendeckendes Netz eigener Verkaufs- und Kundendienststellen benötigten Investitionen selbst aufzubringen.¹⁰² An dessen Stelle bringen die in das Vertriebssystem aufgenommenen Vertragshändler das erforderliche Kapital für Investitionen mit. Die vom Vertragshändler zu tätigen Investitionen beziehen sich unter anderem auf die Bereitstellung von Grundstück und Gebäude, den Ausbau markenkonformer Ausstellungsflächen und/oder Werkstattbereiche, die Anschaffung der Betriebsausstattung wie auch die Einstellung und regelmäßige Schulung des Fachpersonals.¹⁰³ Daneben übernimmt der Vertragshändler eine erhebliche Finanzierungsfunktion gegenüber dem Hersteller.¹⁰⁴ Er muss auf seine Kosten Lager- und Vorführgewagen vorhalten und wird durch vertragliche Mindestabnahmeverpflichtungen gegenüber dem Kfz-Her-

¹⁰¹ So Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 3.

¹⁰² Siehe hierzu bereits oben S. 8.

¹⁰³ Siehe: Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 9.

¹⁰⁴ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 11; Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 16.

steller außerdem belastet. Der Vertragshändlervertrieb erweist sich daher auch unter letzteren Gesichtspunkten für den Kfz-Hersteller als kostengünstig. Überdies kann er aufgrund der Lagerhaltungs- und Vorausdispositionspflichten des Händlers Nachfrageschwankungen besser ausgleichen und seine Produktionsplanungen langfristiger anlegen.¹⁰⁵

Das Vertragshändlersystem verdient aus Sicht der Kfz-Lieferanten auch deshalb den Vorzug, weil die wirtschaftliche Eingliederung des Händlers in deren Vertriebsorganisation eine effektive Durchsetzung der eigenen Absatzpolitik ermöglicht.¹⁰⁶ Damit ein Vertragshändler zum Vertriebsnetz zugelassen wird und in ihm dauerhaft verbleiben kann, muss er zunächst die vom Kfz-Hersteller in personeller, räumlicher und organisatorischer Hinsicht aufgestellten Mindeststandards erfüllen.¹⁰⁷ Aber auch in der laufenden Geschäftsbeziehung hat der Kfz-Hersteller vielfältige Steuerungsmöglichkeiten, denn der Vertragshändler wird in dessen Geschäftskreis tätig und hat seine vertrieblichen Aktivitäten weitgehend an den Interessen und dem Marketing des Herstellers auszurichten.¹⁰⁸ Er übernimmt eine Reihe von Absatzförderungspflichten und räumt dem Kfz-Hersteller zugleich Dispositions-, Mitsprache- und Kontrollrechte ein.¹⁰⁹ Im Rahmen des Vertragshändlervertriebs kann der Kfz-Hersteller somit ohne nennenswerten Kontrollverlust wesentliche Vertriebsfunktionen auf den Vertragshändler delegieren. Dass das Absatzrisiko gleichwohl beim Vertragshändler verbleibt, erweist sich für den Kfz-Hersteller als

¹⁰⁵ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 49 f.; Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 16 f.; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 20.

¹⁰⁶ Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 935; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 1; Joerges/Hiller/Holzcheck/Micklitz, Vertriebspraktiken im Automobilersatzteilsektor, S. 341 ("Quasiintegration").

¹⁰⁷ Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 18 f.

¹⁰⁸ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 12 ("Marketing-Führerschaft"); Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 12 ("industrieseitige Vorwärtsintegration").

¹⁰⁹ Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 935; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 19; zu den einzelnen Absatzförderungspflichten des Händlers siehe: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 47-51.

durchaus vorteilhaft. Denn hieraus begründet sich ein existenzielles Eigeninteresse des Händlers, so dass auch der Kfz-Hersteller von den intensiven Verkaufsbemühungen seines Absatzmittlers profitiert.¹¹⁰

2. Die Interessenlage der Kfz-Vertragshändler

Obwohl sich der Vertragshändler aufgrund der engen Kooperationsbeziehung zum Kfz-Lieferanten weitgehend seiner wirtschaftlichen Selbständigkeit begibt, kann auch er Vorteile aus dieser Systemzugehörigkeit ziehen. An seine Eingliederung in die Vertriebsorganisation knüpft der Vertragshändler zunächst die Erwartung, gerade mit dem Vertrieb der Waren seines Kfz-Lieferanten Gewinn zu erzielen. Bei diesem Ziel kommen dem Vertragshändler der Bekanntheitsgrad des Kfz-Lieferanten, die Attraktivität einer möglichst abgeschlossenen Modellpalette, die überregionale Werbung des Geschäftsherrn wie auch die Erfolge seiner Absatzpolitik zugute.¹¹¹ Der Vertragshändler möchte am Goodwill der Marke des Kfz-Lieferanten partizipieren.¹¹² Als Teil der Vertriebsorganisation räumt der Kfz-Lieferant dem Vertragshändler das Recht zur Nutzung der Marke ein, so dass der Händler diese im geschäftlichen Verkehr zum Hinweis auf den eigenen Geschäftsbetrieb neben der eigenen Firma blickfangmäßig herausstellen kann.¹¹³ Im Gegensatz zum ungebundenen Händler profitiert der Vertragshändler zudem von einer möglichst gesicherten Versorgung mit Vertragswaren des Kfz-Lieferanten; seine Systemzugehörigkeit verschafft ihm eine stetige Bezugsquelle.¹¹⁴ Die Teilhabe

¹¹⁰ Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 19 f.

¹¹¹ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 14; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 16.

¹¹² Wauschkuhn in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 21; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 24.

¹¹³ Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 20; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 7; Habersack/Ulmer, Rechtsfragen des Kfz-Vertriebs, S. 13.

¹¹⁴ Wauschkuhn in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 21; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 7; Martinek, Aktuelle Fragen des Vertriebsrechts, Rz. 15.

am System-Know-how ist ein weiterer Anreiz für eine Bindung des Vertragshändlers an seinen Geschäftsherrn.¹¹⁵ Der Kfz-Lieferant verfügt über besonderes technisches und kaufmännisches Wissen, das er in Form praktischer Hilfestellungen und fortlaufender Information an seine Vertragshändler weitergibt, im Rahmen der ihm obliegenden Betreuungspflicht sogar weitergeben muss.¹¹⁶ Hieraus zieht der Händler organisatorischen Nutzen, da er seine Geschäftsabläufe rationalisieren, spezialisieren und vereinfachen kann.¹¹⁷ Letztlich profitiert der Vertragshändler aufgrund seiner Systemmitgliedschaft auch von einer Reduktion des Intra-brand-Wettbewerbs.¹¹⁸ Denn die Vertragshändlersysteme des Kraftfahrzeugsektors weisen überwiegend Merkmale einer qualitativen wie auch quantitativen Selektion auf und stehen somit nicht jedem Interessenten offen. Dies begünstigt den autorisierten Händlerbetrieb im Grundsatz schon deshalb, weil er sich innerhalb der eigenen Absatzorganisation "nur" gegenüber einer begrenzten Anzahl von Händlerkollegen zu behaupten hat. Innerhalb eines exklusiven Vertriebssystems ist die Wettbewerbssituation des Vertragshändler noch günstiger. Hier kann sich der Vertragshändler sogar auf einen relativen Gebietsschutz berufen.¹¹⁹

¹¹⁵ Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 20; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 16.

¹¹⁶ Zur Betreuungspflicht des Kfz-Lieferanten siehe: Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 84; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 55 f.

¹¹⁷ Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 6; Ebenroth, Absatzmittlungsverträge, S. 40.

¹¹⁸ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 7; Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 27.

¹¹⁹ Hierzu: Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 24.

III. Wirtschaftliche Abhängigkeit der Handelsstufe

Die wirtschaftliche Abhängigkeit des Vertragshändlers resultiert aus der ambivalenten Stellung, die er innerhalb der Absatzorganisation seines Kfz-Lieferanten einnimmt. Denn wie bereits ausgeführt, wird ein Kfz-Vertragshändler unbeschadet seiner rechtlichen Selbständigkeit besonders eng in die nach einheitlichen Grundsätzen errichtete Vertriebsorganisation seines Kfz-Lieferanten eingebunden.¹²⁰ Obwohl der Vertragshändler das volle Handelsrisiko trägt, wird er im Geschäftsverkehr gerade nicht mehr als eigenständiger Kaufmann wahrgenommen.¹²¹ Stattdessen führt er als "verlängerter Arm" die eigentlichen Vertriebsfunktionen seines Kfz-Lieferanten aus und unterwirft sich im Rahmen dieser Tätigkeit den auferlegten Standards, Absatzförderungspflichten und Weisungen seines Geschäftsherrn.¹²² Daneben ist der Handlungsspielraum des Vertragshändlers für einen individuellen Marktauftritt und eine eigenständige Geschäftsstrategie von vornherein begrenzt. Der Vertragshändler muss auf den Erfolg der vom Kfz-Lieferanten übernommenen Marketing-Führerschaft vertrauen; er selbst hat keinen nennenswerten Einfluss auf Produktentwicklung, Markenpositionierung oder Absatzstrategie.¹²³ Die Umsatzmöglichkeit des Vertragshändlers hängt daher im Positiven wie auch Negativen maßgeblich von den Einschätzungen und Entscheidungen des Kfz-Lieferanten ab.¹²⁴ Die wirtschaftliche Abhängigkeit des Vertragshändlers liegt insbesondere auch darin begründet, dass er neben seiner Arbeitskraft auch sein Kapital dem Einfluss des Kfz-Lieferanten unterstellt.¹²⁵ Bereits im Vorfeld der vertraglichen Beziehung

¹²⁰ Siehe hierzu oben S. 17.

¹²¹ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 12.

¹²² Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 1; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 12; Ensthaler, BB 2002, S. 313 (314); kritisch zur grundsätzlichen Annahme eines strukturellen Ungleichgewichts zwischen Vertragshändler und Unternehmer jedoch: Wauschkuhn in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 19.

¹²³ Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 22; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 15 f.

¹²⁴ Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 22.

¹²⁵ Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 22. Eine durch Investitionen hervorgerufene schwache wirtschaftliche Stel-

muss der Vertragshändler auf Veranlassung des Kfz-Lieferanten Investitionen tätigen.¹²⁶ Damit er überhaupt der Absatzorganisation beitreten darf, muss er seinen Geschäftsbetrieb an den individuellen Vorstellungen des Herstellers ausrichten und dessen Mindestanforderungen umsetzen. Diese Mindeststandards umfassen praktisch die gesamte Geschäftstätigkeit des Vertragshändlers; die hieraus resultierenden Investitionspflichten nehmen einen bedeutenden Umfang ein. Nicht unerwähnt bleiben darf an dieser Stelle die Entwicklung hin zu immer anspruchsvolleren Immobilienstandards und Architekturkonzepten, deren Umsetzung einen Vertragshändler durchaus an seine finanziellen Grenzen führen kann.¹²⁷ Fremdveranlasste Händlerinvestitionen weisen oftmals auch markenspezifische Züge auf.¹²⁸ Dies trifft insbesondere für Investitionen im Zusammenhang mit Vorgaben zu dem Ausstellungsbereich, der Betriebsausstattung, der Corporate-Identity, aber auch der Warenbevorratung zu. Angesichts der Dimension der insgesamt aufzuwendenden Investitionen ist der Vertragshändler in besonderem Maße auf den ungestörten Fortbestand seiner Vertragsbeziehung zum Kfz-Lieferanten und auf seine Zugehörigkeit zu dessen Vertriebsnetz angewiesen.¹²⁹ Die gilt umso mehr, als sich die von Seiten der Kfz-Lieferanten veranlassten Investitionen für den Händler oftmals nur über einen langfristigen Zeitraum amortisieren lassen. Sofern die getätigten Investitionen überdies durch eine markenspezifische Ausgestaltung gekennzeichnet sind, können diese nach einer Vertragsbeendigung nicht oder nur eingeschränkt durch den Händler weiterverwendet werden.¹³⁰ Vor dem Hintergrund, dass im deutschen Recht ein Investitionsersatzanspruch des Händlers – trotz gewichtiger Stimmen in der Literatur –

lung des Vertragshändlers bejaht für den Kfz-Sektor grundsätzlich auch Wauschkuhn in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 23.

¹²⁶ Zum Begriff der Investitionen sowie einzelner Investitionsarten siehe: Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 59-68.

¹²⁷ Zu den Bau-Investitionen deutscher Vertragshändler siehe: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 141 (Abbildung 10).

¹²⁸ Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 67 f.

¹²⁹ Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang § 310 BGB, Rz. 935; Ensthaler/Gesmann-Nuissl/Stopper, DB 2003, S. 257.

¹³⁰ Hierzu: Niebling, Vertragshändlerrecht, Rz. 125 ff.; Creutzig, Susanne, NJW 2002, 3430 (3433); Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 16.

bislang nicht anerkannt ist, läuft der Vertragshändler im Fall einer Vertragsbeendigung Gefahr, neben dem Verlust seiner Erwerbsquelle zugleich eine spürbare Entwertung seiner Investitionen zu erleiden.¹³¹ Aus Sicht der Vertragshändler erweisen sich daher Vertragslaufzeiten, Kündigungen und Kündigungsfolgen als neuralgische Punkte ihrer mit den Kfz-Lieferanten begründeten Vertragsverhältnisse.¹³² Denn vielfach ist es für einen aus dem Vertriebsnetz ausgeschiedenen Kfz-Händler sehr schwierig, einen adäquaten Alternativlieferanten zu finden.¹³³ Die begrenzten Ausweichmöglichkeiten eines gekündigten Händlers resultieren zunächst daraus, dass nahezu alle Kfz-Lieferanten den Verkauf ihrer Fahrzeuge über selektive Vertriebssysteme organisieren, in denen alle Vertragspartner nach qualitativen und quantitativen Merkmalen ausgewählt werden. Diese Vertriebssysteme bilden Marktzutrittsschranken, denn der Kfz-Lieferant entscheidet selbst und ausschließlich, welchen Händler er zum Vertrieb verpflichtet.¹³⁴ Daneben trägt aber auch die bestehende Marktsituation dazu bei, dass die Chance auf Fortführung des eigenen Betriebs mit einem neuen Fabrikat eher gering ist. Der Umstieg auf einen bereits etablierten Kfz-Lieferanten scheitert oftmals schon daran, dass dieser in einer durch Netzbereinigungen, Rationalisierungsmaßnahmen und Kündigungswellen bestimmten Zeit keinen Bedarf an weiteren Verkaufsstellen hat.¹³⁵ Ebenso ist ein Umstieg in die Absatzorganisation eines neu auf den Markt tretenden Kfz-Lieferanten schwierig, da sich der um Autorisierung bemühte Händler gegenüber einer Vielzahl gleichfalls gekündigter und einen Anschlussvertrag su-

¹³¹ Zum Streitstand über die Anerkennung eines Investitionsersatzanspruchs siehe: Creutzig, Susanne, NJW 2002, 3430; Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 106 ff.; Niebling, Vertragshändlerrecht, Rz. 125-133; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 32 f.; Plate, Autohaus 21/2001, S. 26.

¹³² Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 936; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 21; Ebenroth, Absatzmittlungsverträge, S. 34.

¹³³ Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 27; Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 17.

¹³⁴ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 17.

¹³⁵ Creutzig, Susanne, NJW 2002, 3430 (3432); Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 27.

chender Händler durchsetzen muss.¹³⁶ Gelingt es ihm dennoch, einen so genannten Open Point zu besetzen, muss er zum einen beträchtliche Umstellungskosten tragen und überdies damit rechnen, dass er nur einen Teil seiner bisherigen Stammkunden auch für die Vertragswaren der neuen Marke interessieren kann.¹³⁷

Die zuvor genannten Aspekte zeigen die wirtschaftliche Abhängigkeit des Vertragshändlers von seinem Kfz-Hersteller eindrucksvoll auf. Schon aus Furcht vor den finanziellen Konsequenzen eines Umstiegs wird ein Vertragshändler den Fortbestand seines Vertrages weder durch allzu eigenständige Wettbewerbsaktivitäten noch durch eine zurückhaltende Investitionsbereitschaft gefährden wollen.¹³⁸ Dass zahlreiche Wettbewerbsprobleme des Kfz-Vertriebs ihren Ursprung in dem ungleichen Kräfteverhältnis zwischen Kfz-Hersteller und Vertragshändler finden, liegt auf der Hand.

IV. Kfz-Vertrieb unter Einfluss des EG-Kartellrechts/Historische Entwicklung

Die Vertragshändlersysteme des Kraftfahrzeugsektors blicken auf eine lange – durch stetigen Wandel gekennzeichnete – Vergangenheit zurück. Wenngleich die historischen Wurzeln des Kfz-Vertragshändlers bis in die 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückreichen, ist das Vertragshändlersystem heutiger Prägung nicht das alleinige Ergebnis eines durch Vertragsfreiheit der Vertriebspartner bestimmten Entwicklungsprozesses. Mit Inkrafttreten des EWG-Vertrages am 01.01.1958 hat das europäische Kartellrecht in zunehmenden Maße auf die vertragliche Gestaltung der Vertriebsvereinbarungen Einfluss genommen. Automobilhändlerverträge enthalten wettbewerbsbeschränkende Regelungen, so dass zum Schutz des

¹³⁶ Creutzig, Susanne, NJW 2002, 3430 (3432).

¹³⁷ Siehe auch: Schiele, Kraftfahrzeugvertrieb, S. 27; Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 21.

¹³⁸ Genzow, Vertragshändlervertrag, Rz. 17; Ensthaller, BB 2002, S. 313 (314). Dieser betont: *"Auf einem oligopolistischen Markt kommt die Kündigung durch einen Hersteller nahezu einem Berufsverbot gleich."*

Wettbewerbs ex-Art. 85 EWGV (Art. 81 EG) und die später folgenden Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen der unternehmerischen Privatautonomie kartellrechtliche Schranken gesetzt haben.¹³⁹ Aufgrund eines sich entwickelnden Anpassungsdrucks hin zu kartellrechtskonformen Vertriebsvereinbarungen haben die Vertragsparteien zunehmend ihre Händlerverträge zugleich an den ordnungspolitischen Zielsetzungen des EG-Wettbewerbsrechts ausgerichtet.¹⁴⁰ Die bedeutendsten historischen Stationen, die auf die Regelungsinhalte der Kfz-Vertragshändlerverträge Einfluss genommen haben, stellen sich wie folgt dar:

1. Vorgeschichte bis zum Inkrafttreten des EWG-Vertrages

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts übernahmen die Automobilwerke in Europa den Absatz und die Reparatur von Kraftfahrzeugen direkt, da die ungewohnte Produktkomplexität und die geringen Stückzahlen der als Einzelfertigungen hergestellten Fahrzeuge eine direkte Bindung der Käufer an die Hersteller sinnvoll erscheinen ließ.¹⁴¹ Mit ansteigender Produktion verlagerten sich der Vertrieb und der Kundendienst jedoch bereits seit den 20er Jahren des vorherigen Jahrhunderts zunehmend auf nach qualitativen Kriterien ausgewählte selbständige Unternehmen. Aus der schwachen Kapitalausstattung der Handelsunternehmen ergab sich schon seinerzeit ein beachtliches Machtgefälle zu Gunsten der Kfz-Hersteller.¹⁴² Aus dieser Machtposition resultierte eine enge Bindung der weisungsabhängigen Handelspartner, die überdies durch zahlreiche Verpflichtungen zum Einmar-

¹³⁹ Ausführlich zu den Schranken der Privatautonomie: Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 269-276.

¹⁴⁰ Zum Anpassungsdruck der Wirtschaftsteilnehmer in der Praxis siehe Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht EG/Teil 1, Bd. 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 15; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 39 ff.

¹⁴¹ Kröger, Automobilvertrieb in Europa, S. 41.

¹⁴² Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 9.

kenvertrieb angehalten waren.¹⁴³ Auf die etablierten Strukturen eines selektiven und gebietsexklusiven Automobilvertriebs – mittels Vertragshändlern – griffen die Hersteller nach der Beendigung des zweiten Weltkrieges zurück.¹⁴⁴ Der Schwerpunkt der Vertriebspolitik lag in der Phase des Wiederaufbaus darin, dichte Vertriebs- und Kundendienstnetze zu schaffen; eine quantitative Selektion der Vertriebs- und Kundendienstpartner fand bis in die Mitte der 50er Jahre des vorherigen Jahrhunderts nicht statt.¹⁴⁵ Nach Erreichen einer Marktpräsenz für die Bereiche des Vertriebs und Kundendienstes setzte ab der Mitte der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts ein Strukturwandel in der Automobilbranche ein. Da sich der Verkäufermarkt zu einem Käufermarkt wandelte, sahen die Kfz-Hersteller einen zunehmenden Bedarf für Vertriebsnetzoptimierungen.¹⁴⁶ In der Folge wurden Händlerbetriebe immer öfter auch nach quantitativen Gesichtspunkten selektiert.¹⁴⁷

2. Vertrieb und Kundendienst nach Inkrafttreten des EWG-Vertrages

Mit dem Inkrafttreten des EWG-Vertrages am 01.01.1958 mussten die qualitativen und quantitativen selektiven Vertriebssysteme der Kfz-Hersteller erstmalig anhand der die europäische Wettbewerbsordnung betreffenden ex-Art. 85 und 86 EWGV (Art. 81 und 82 EG) beurteilt werden. Anfänglich war jedoch unklar, ob ex-Art. 85 EWGV (Art. 81 EG) unmittelbare Geltung beanspruchte oder aber nur Grundsätze enthielt, die der Konkretisierung durch Einzelentschei-

¹⁴³ Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 105. Dieser formuliert: "Der „Vertragshändler“ war geboren."

¹⁴⁴ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 12; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 19.

¹⁴⁵ Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 13.

¹⁴⁶ Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 150; Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 107.

¹⁴⁷ Kröger, Automobilvertrieb in Europa, S. 41; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 14.

dungen oder Verordnung bedurften.¹⁴⁸ Überdies existierte in den ersten Jahren der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft kein Verfahren zur Befreiung vom Kartellverbot nach ex-Art. 85 Abs. 3 EWGV (Art. 81 Abs. 3 EG). Aufgrund einer nur theoretischen Bedrohung der Vertriebsverträge durch das Kartellverbot nahm die europäische Wettbewerbsordnung auf die praktische Ausgestaltung und Anpassung der Vertriebsverträge zunächst keinen Einfluss.¹⁴⁹ Durch Inkrafttreten der Durchführungsverordnung Nr. 17/62 am 13.03.1962 endete die Phase der Unsicherheit.¹⁵⁰ Art. 1 der VO 17/62 bestätigte die unmittelbare Anwendbarkeit der Verbotsbestimmungen der ex-Art. 85 und 86 EWGV (Art. 81 und 82 EG) in den Mitgliedstaaten.¹⁵¹ Daneben enthielt die Durchführungsverordnung ebenfalls Regelungen zur Anmeldung, Verfolgung und Sanktion von Wettbewerbsbeschränkungen. Infolgedessen meldeten nahezu alle Hersteller ihre Vertriebsverträge zur Einzelfreistellung bei der Kommission an, um eine Freistellungserklärung nach ex-Art. 85 Abs. 3 EWGV (Art 81 Abs. 3 EG) sowie eine vorläufige Wirksamkeit ihrer Verträge zu erlangen.¹⁵²

¹⁴⁸ Ebel/Genzow, DB 1985, S. 741; vertiefend auch: Gith, Entstehungsgeschichte des europäischen Kartellrechts, S. 149 ff.

¹⁴⁹ Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 151; Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 107.

¹⁵⁰ Verordnung (EWG) Nr. 17 des Rates, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages vom. 06.02.1962, ABl. 1962 Nr. 13 vom 21.02.1962, S. 204.

¹⁵¹ In dem grundlegenden "De Geus/Bosch-Urteil" vom 06.04.1962 bestätigte auch der EuGH erstmalig die unmittelbare Anwendbarkeit des Europäischen Wettbewerbsrechts: EuGH, Rs. 13/61, Slg. 1962, 99, 112 – De Geus/Bosch.

¹⁵² Ebel/Genzow, DB 1985, S. 741; Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 107 f.

3. Die BMW-Entscheidung der Kommission von 1974

In der 1974 zu dem deutschen BMW-Vertriebssystem erlassenen Leitentscheidung hat die Kommission erstmalig eine umfassende kartellrechtliche Bewertung der gemischt exklusiv/selektiven Vertriebssysteme des Kraftfahrzeugsektors vorgenommen.¹⁵³

In dieser Entscheidung stellte die Kommission zunächst die Anwendbarkeit von ex-Art. 85 Abs. 1 EWGV (Art. 81 Abs. 1 EG) auf das von BMW zur Freistellung angemeldete nationale Vertriebssystem fest.¹⁵⁴ Sie führte hierzu aus, dass mit den vertraglichen Regelungen zur quantitativen Selektion der BMW-Wiederverkäufer, dem Verbot zum Wiederverkauf an nicht von BMW autorisierter Händler, der Behinderung von verkaufsfördernden Maßnahmen außerhalb des zugewiesenen Vertragsgebiets sowie dem partiellen Verbot zur Übernahme eines Konkurrenzfabrikats Vereinbarungen zwischen Unternehmen getroffen wurden, die eine Reihe von Wettbewerbseinschränkungen und Verfälschungen innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezweckten und zudem geeignet waren, den zwischenstaatlichen Handel spürbar zu beeinflussen.¹⁵⁵

Gleichwohl sah die Kommission für das BMW-Vertriebssystem im Wesentlichen die Voraussetzungen einer Freistellung nach ex-Art. 85 Abs. 3 EWGV (Art. 81 Abs. 3 EG) als erfüllt an. Hierfür war zunächst maßgeblich, dass es sich bei Kraftfahrzeugen um Verbrauchsgüter von begrenzter Lebensdauer, erheblichem Wert und komplexer Technik handelt, deren Benutzung mit Gefahren verbunden ist. Nach Einschätzung der Kommission bedurfte es daher im Interesse der Verbraucher der Bereithaltung eines an den Vertrieb gekoppelten Kundendienstes in genügender Dichte und erforderlicher Qualität,

¹⁵³ Entscheidung der Kommission vom 13.12.1974, ABl. 1975 Nr. L 29 vom 03.02.1975, S. 1 (Bayerische Motoren Werke AG). Vertiefend hierzu: Kommission, Vierter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1974, S. 67 ff., Tz. 86 ff.; Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 108-111.

¹⁵⁴ ABl. 1975 Nr. L 29 vom 03.02.1975, S. 1, Tz. 12 und 19.

¹⁵⁵ ABl. 1975 Nr. L 29 vom 03.02.1975, S. 1, Tz. 13, 14, 17 und 18.

was jedoch nur durch quantitativ selektierte BMW-Vertragspartner effektiv und wirtschaftlich vertretbar ermöglicht werden konnte.¹⁵⁶ Im Gegensatz zu einem freien Vertrieb trug dieses durch eine ständige Kooperation geprägte System unter angemessener Beteiligung der Verbraucher sowohl zur Verbesserung der Warenverteilung und -erzeugung als auch zur Förderung des technischen Fortschritts bei.¹⁵⁷ Zur Erreichung dieser Ziele bewertete die Kommission die wettbewerbsbeschränkenden Regelungen des Zweitmarkenverbotes und der eingeschränkten Vertriebstätigkeit außerhalb des zugewiesenen Vertragsgebietes als unerlässlich, da hierdurch im Gegenzug Rationalisierungsgewinne, eine Konzentration der Absatzbemühungen und eine Steigerung des Interbrand-Wettbewerbs gefördert wurden.¹⁵⁸ Da für die an den BMW-Vertriebsverträgen beteiligten Unternehmen letztlich auch keine Möglichkeit eröffnet wurde, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschließen, erteilte die Kommission innerhalb der Kraftfahrzeugbranche somit erstmalig eine Einzelfreistellung vom Verbot des ex-Art. 85 Abs. 1 EWGV (Art. 81 Abs. 1 EG).

Die BMW-Entscheidung der Kommission hatte zweifelsfrei Grundsatzzarakter für die kartellrechtliche Beurteilung derartiger Vertragshändlerverträge innerhalb des Kraftfahrzeugsektors.¹⁵⁹ Das ursprünglich verfolgte Ziel der Kommission, die Vertriebsverträge des Kraftfahrzeugbereichs anhand von Leitentscheidungen abschließend zu regeln, schlug jedoch fehl.¹⁶⁰ Nach der BMW-Entscheidung vom 13.12.1974 wurde innerhalb des Automobilsektors keine weitere Einzelfreistellung mehr erlassen. Entgegen der ursprünglichen Annahme

¹⁵⁶ ABl. 1975 Nr. L 29 vom 03.02.1975, S. 1, Tz. 23 und 24.

¹⁵⁷ Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 111; Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 25 f.

¹⁵⁸ Vertiefend: Stöver, Autohaus 13/1983, S. 1340; Mathé, RabelsZ 48/1984, S. 721 (726 f.).

¹⁵⁹ Pfeffer, NJW 1985, S. 1241; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 87; Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 112 ("Meilenstein in der Entscheidungspraxis der Kommission").

¹⁶⁰ Kommission, Dreizehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1983, S. 39, Tz. 33; siehe hierzu auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 1; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 1.

der Kommission waren andere Kfz-Lieferanten nicht bereit, in der BMW-Entscheidung niedergelegte Grundsätze auf ihre eigenen Vertragswerke – insbesondere für innerstaatliche Vertriebsverträge – anzuwenden.¹⁶¹ Auch führte das bei den Herstellern bestehende Bedürfnis nach Rechtssicherheit dazu, dass die Flut der Anträge auf Einzelfreistellungen in der Folgezeit nicht abnahm.¹⁶²

4. Vertrieb und Kundendienst unter den Regelungen der Kfz-GVO 123/85

Um die Masse dieser Freistellungsanträge zu bewältigen und um das Maß an Rechtsklarheit zu erhöhen, erließ die Kommission nach mehrjährigen Vorarbeiten am 12.12.1984 die Kfz-GVO 123/85.¹⁶³ Diese erste branchenspezifische Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor trat am 01.07.1985 in Kraft und war von vornherein auf den 30.06.1995 befristet.¹⁶⁴ Daneben hat die Kommission zwei Bekanntmachungen zur Kfz-GVO 123/85 veröffentlicht. Darin beantwortete sie Auslegungsfragen und legte einzelne Verwaltungsgrundsätze dar.¹⁶⁵ Mit der Kfz-GVO 123/85 stellte die Kommission nunmehr gruppenweise Kfz-Vertriebssysteme vom Kartellverbot des ex-Art. 85 Abs. 1 EWGV (Art. 81 Abs. 1 EG) frei, die neben Elementen der qualitativen und quantitativen Selektion zugleich Merk-

¹⁶¹ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 1; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 5; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 2 f.

¹⁶² Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 112; Creutzig, Jürgen, EuZW 1995, S. 723; Friedrichs, Selektiver Vertrieb des Kraftfahrzeughandels, S. 62.

¹⁶³ Hierzu Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 14, Rz. 4; Bunte/Sauter, EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, VO Nr. 123/85, Rz. 12; Joerges, RIW 1985, S. 525; Sucker, RIW 1986, S. 161.

¹⁶⁴ Art. 14 Kfz-GVO 123/85.

¹⁶⁵ Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85 vom 12. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1985, Nr. C 17 vom 18.01.1985, S. 4; Klarstellung der Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern, ABl. 1991, Nr. C 329 vom 18.12.1991, S. 20.

male einer Ausschließlichkeitsbindung und eines exklusiven Vertragsgebietes verbanden.

Bei der kartellrechtlichen Beurteilung der freigestellten Vertriebs- und Kundendienstsysteme des Kraftfahrzeugsektors orientierte sich die Kommission an den bereits in der BMW-Entscheidung vom 13.12.1974 entwickelten Leitlinien.¹⁶⁶ Auch weiterhin stellte sie darauf ab, dass die in den selektiven und exklusiven Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen üblicherweise enthaltenen Absatzbindungen, Gebietsschutzklauseln und Verpflichtungen eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezweckten oder bewirkten.¹⁶⁷ Insbesondere hob sie im Zusammenhang mit der Anwendbarkeit des ex-Art. 85 Abs. 1 EWGV (Art. 81 Abs. 1 EG) hervor, dass Kfz-Hersteller die maßgeblichen Wettbewerbsbeschränkungen und Verpflichtungen im gesamten Gemeinsamen Markt in gleicher oder ähnlicher Form kumulativ anwendeten. Somit durchsetzten diese den Gemeinsamen Markt durch Bündelung von Vereinbarungen mit ähnlichen Wettbewerbsbeschränkungen und beeinträchtigten auf diese Weise zugleich den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.¹⁶⁸

Die Kommission versprach sich von einer Fortführung des Kfz-Vertriebs bisheriger Prägung nach wie vor gravierende Rationalisierungserfolge, die ihrer Auffassung nach ausreichten, um die von einem derartigen System ausgehenden Nachteile für den Wettbewerb zumindest auszugleichen.¹⁶⁹ Die tragende Grundlage für die Freistel-

¹⁶⁶ Kommission, Elfter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1981, S. 26f, Tz. 12; Jordan, RIW 1982, S. 867 (868); Möschel/Bach, GRUR Int. 1990, S. 505 (507); Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 223.

¹⁶⁷ Erwägungsgründe Nr. 1-3 der Kfz-GVO 123/85.

¹⁶⁸ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 3 der Kfz-GVO 123/85; zur so genannten Bündeltheorie siehe Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 3; Weiß in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 81, Rz. 86; Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 10, Rz. 69 ff.

¹⁶⁹ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 227; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 117.

lung leitete die Kommission, wie schon bei der BMW-Entscheidung, aus der Produktbeschaffenheit des Gegenstandes der Vertriebssysteme ab.¹⁷⁰ Danach sah sie die Regelungen über ausschließlichen und selektiven Vertrieb im Kraftfahrzeugsektor als rationalisierend und unerlässlich an, weil Kraftfahrzeuge längerlebige bewegliche Verbrauchsgüter sind, die regelmäßig oder zu unvorhergesehenen Zeitpunkten und nicht immer an demselben Ort fachkundiger Wartung und Instandsetzung bedürfen. Kfz-Hersteller müssten schon deshalb mit ausgewählten Händlern und Werkstätten zusammenarbeiten, damit ein besonderer auf das Produkt zugeschnittener Kundendienst gewährleistet werden kann; eine so gestaltete Zusammenarbeit könne schon aus Gründen der Kapazität und Wirtschaftlichkeit nicht auf eine unbegrenzte Zahl von Händlern und Werkstätten ausgedehnt werden.¹⁷¹ Auch sah die Kommission eine Notwendigkeit zur Kombination von Neuwagen- und Reparaturgeschäft. Die Verbindung von Kundendienst und Vertrieb sei als wirtschaftlicher anzusehen als eine Trennung der beiden Branchen.¹⁷²

Neben dem Interesse der Kfz-Lieferanten an der Gestaltung eines effizienten Vertriebsnetzes hatte die Kommission gleichzeitig die divergierenden Belange von Vertragshändlern, Verbrauchern, unabhängigen Reparaturwerkstätten und Ersatzteilherstellern im Blick.¹⁷³ Vor diesem Hintergrund knüpfte sie die Freistellung an bestimmte Voraussetzungen. So wurde zunächst der Grundsatz des Gebietsschutzes innerhalb der Kfz-GVO 123/85 eingeschränkt, um dem Interesse des Verbrauchers an der Verfügbarkeit von günstigen Neuwagen und Kundendienstleistungen innerhalb des gesamten Gemeinsamen Marktes Rechnung zu tragen.¹⁷⁴ Damit sollte die Möglichkeit von Parallelimporten und das Entstehen von Intrabrand-Wettbewerb in ei-

¹⁷⁰ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 5.

¹⁷¹ Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 123/85.

¹⁷² Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 123/85. Vertiefend Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Einführung, Rz. 24 f.

¹⁷³ Bunte/Sauter, EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, VO Nr. 123/85, Rz. 7; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 229; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 115 ff.

nem Mindestumfang offen gehalten werden.¹⁷⁵ Ferner musste der Kfz-Hersteller eine Aufweichung der traditionellen Markenexklusivität hinnehmen. Bei Vorliegen von sachlich gerechtfertigten Gründen hatte dieser seine Händler von Verpflichtungen zur Fabrikatsausschließlichkeit zu befreien.¹⁷⁶ Daneben sollte die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Händlers auch durch Regelungen über vertragliche Mindestlaufzeiten und Kündigungsfristen geschützt werden.¹⁷⁷ Der Kfz-Hersteller durfte seinen Händlern nicht untersagen, unabhängige Reparaturwerkstätten mit den für Reparatur- und Wartungsarbeiten benötigten Ersatzteilen zu versorgen.¹⁷⁸ Auch durfte er seinen Händlern nicht untersagen, qualitätsgleiche Ersatzteile von unabhängigen Teileherstellern zu beziehen.¹⁷⁹

5. Weitere Entwicklungen nach Umsetzung der Kfz-GVO 123/85

Die Kfz-GVO 123/85 eröffnete den Vertragspartnern die Möglichkeit, ihre Vereinbarungen mit der Verordnung in Einklang zu bringen und dies der Kommission bekannt zu geben.¹⁸⁰ Im Siebzehnten Bericht über die Wettbewerbspolitik 1987 teilte die Kommission mit, dass alle Kraftfahrzeughersteller und eine Reihe von unabhängigen Importeuren Erklärungen über eine zwischenzeitliche Anpassung ihrer Vertriebsverträge an die Voraussetzungen der Kfz-GVO 123/85 abgege-

¹⁷⁴ Erwägungsgründe Nr. 12 und 16 sowie Art. 5 Abs. 1 Ziff. 1 a, d Kfz-GVO 123/85; siehe auch: Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85, ABl. 1985 Nr. C 17 vom 18.01.1985, S. 4 f.

¹⁷⁵ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 6.

¹⁷⁶ Erwägungsgründe Nr. 17 und Nr. 18 sowie Art. 5 Abs. 2 Ziff. 1 a Kfz-GVO 123/85. Vertiefend hierzu Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 5, Rz. 8; Wolter, NJW 1985, S. 2875 f.

¹⁷⁷ Erwägungsgrund Nr. 20 sowie Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 Kfz-GVO 123/85.

¹⁷⁸ Erwägungsgrund Nr. 5 sowie Art. 3 Ziff. 10 b Kfz-GVO 123/85.

¹⁷⁹ Erwägungsgrund Nr. 8 sowie Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO 123/85. Einschränkung insoweit jedoch: Art. 4 Abs. 1 Ziff. 7 Kfz-GVO 123/85. Zur Ersatzteilkausalie siehe auch: Weltrich, DB 1987, S. 2293 (2296 f.).

¹⁸⁰ Kommission, Fünfzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1985, S. 39, Tz. 20.

ben hatten.¹⁸¹ Die Kommission nahm diese Erklärungen zum Anlass, die noch offenen, aber nunmehr gegenstandslosen Anmeldungen aus der Zeit vor dem Erlass der Kfz-GVO 123/85 zu erledigen.

Anfänglich zeigte sich die Kommission zuversichtlich, die mit der Kfz-GVO 123/85 verfolgten Zielsetzungen erreichen zu können.¹⁸² Jedoch nahmen im weiteren Verlauf die Beanstandungen wie auch die Qualität der gerügten Wettbewerbsverstöße kontinuierlich zu. Die von Verbrauchern und Zwischenhändlern vorgetragene Beschwerden bezogen sich zum einen auf Schwierigkeiten bezüglich des Kaufs und der Verfügbarkeit von Neufahrzeugen im Ausfuhrland und zum anderen auf Hindernisse im Zusammenhang mit der Einfuhr, Zulassung und Durchsetzung von Garantieansprüchen im Einfuhrland.¹⁸³ Zudem stellte die Kommission fest, dass zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten beträchtliche Preisunterschiede bezüglich vergleichbarer Fahrzeuge herrschten.¹⁸⁴ Um das Vertrauen der Öffentlichkeit in eine Vereinbarkeit der selektiven Kfz-Vertriebssysteme mit dem Gemeinsamen Markt zu stärken, setzte die Kommission verstärkt auf praktische Maßnahmen. Insbesondere wurden die Kfz-Hersteller zur Veröffentlichung von Preislisten aufgefordert, die den Verbrauchern die preislichen Unterschiede für Modelle derselben Spezifikation in den einzelnen Mitgliedstaaten transparent machen sollten.¹⁸⁵ Obschon die Kfz-Hersteller seitdem halbjährliche Preisanaly-

¹⁸¹ Kommission, Siebzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1987, S. 41, Tz. 34.

¹⁸² Kommission, Sechzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1986, S. 42, Tz. 30; Kommission, Siebzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1987, S. 42 f., Tz. 34.

¹⁸³ Kommission, XXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1991, S. 102 f., Tz. 122 f.; Kommission, XXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1992, S. 170 ff., Tz. 290 f.

¹⁸⁴ Kommission, Neunzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1989, S. 40, Tz. 21; Kommission, XX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1990, S. 52 f., Tz. 49; Kommission, XXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1991, S. 101, Tz. 121; zur Problematik der Preisunterschiede siehe auch: Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85, ABl. 1985 Nr. C 17 vom 18.01.1985, S. 6 ff.; Stöver, Autohaus 22/1989, S. 22 (24).

¹⁸⁵ Vertiefend: Kommission, XXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1992, S. 171, Tz. 290; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Einführung, Rz. 27.

sen anhand einer EC Car Pricing Form erstellten, verringerten sich auch im weiteren Verlauf die Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten nicht signifikant.¹⁸⁶

Aufgrund der zwischenzeitlich gewonnenen Erfahrungen und bearbeiteten Beschwerdefälle bewertete die Kommission das Funktionieren der Kfz-GVO 123/85 eher kritisch. Ihrer Auffassung nach hatte die Verordnung ihre Funktion – nämlich die Integration der nationalen Märkte zu fördern und einen dynamischen Wettbewerb zu gewährleisten – nur teilweise erfüllen können.¹⁸⁷ Eine der wesentlichen Schwächen der Kfz-GVO 123/85 lag nach Auffassung der Kommission in ihrer mangelnden Eignung, Marktabschottungen systematisch und wirksam zu begegnen.¹⁸⁸ Aus diesem Grund erwog die Kommission bereits sehr früh, die Verordnung in wesentlichen Inhalten abzuändern respektive freigestellte Wettbewerbsverbote nach Art. 10 der Kfz-GVO 123/85 wegen Missbrauchs im Einzelfall zurückzunehmen.¹⁸⁹ Zu diesen Schritten kam es letztlich nicht. Die aufgezeigten Defizite heizten allerdings eine Diskussion über mögliche Alternativen zur Kfz-GVO 123/85 an.¹⁹⁰

¹⁸⁶ Kommission, XXIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1993, S. 208 f., Tz. 335; Presseinformation IP/95/420 der Kommission vom 26.04.1995, abgedruckt in: WuW 1995, S. 487 (490); siehe auch Emmerich in: Dausen, Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts, § 1, Rz. 290; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Einführung, Rz. 27.

¹⁸⁷ Kommission, XXIV. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1994, S. 92 f., Tz. 116; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 9.

¹⁸⁸ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 230; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 166.

¹⁸⁹ Kommission, Neunzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1989, S. 40, Tz. 21; Kommission, XXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1991, S. 101 f., Tz. 121 f.

¹⁹⁰ Hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 1; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 6 f.

6. Die Vorbereitungen zur Kfz-GVO 1475/95

Ab dem Jahr 1992 diskutierten auch die am KFZ-Vertrieb beteiligten oder interessierten Gruppen über die Zukunft einer Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung.¹⁹¹ Während der Europäische Verbraucherverband *Bureau Européen des Unions de Consommateurs* (im Folgenden: BEUC) eine Verlängerung der Gruppenfreistellung ablehnte, forderten der Verband der Europäischen Automobilindustrie *Association des Constructeurs Européens d'Automobiles* (im Folgenden: ACEA) und der Europäische Verband des Kraftfahrzeuggewerbes *Conseil européen du Commerce et de la Réparation Automobiles* (im Folgenden: CECRA) eine Beibehaltung der selektiven Kfz-Vertriebsysteme und die Fortführung einer sektorspezifischen Verordnung aus.¹⁹² Daneben sprachen sich auf nationaler Ebene in einem gemeinsamen Positionspapier der *Verband der Automobilindustrie e.V.* (im Folgenden: VDA), der *Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.* (im Folgenden: VDIK), der *Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.* (im Folgenden: ZDK) sowie der *Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.* (im Folgenden: ADAC) für die Fortsetzung einer branchenspezifischen Freistellungsregelung aus.¹⁹³ Bedenken gegen die Fortsetzung einer Branchenregelung existierten zusätzlich in den Reihen des Europaparlaments sowie von Seiten einzelner Vertreter der Kommission.¹⁹⁴

Nach intensiven Beratungen und Konsultationen sprach sich die Kommission letztlich für eine Revision der Kfz-GVO 123/85 unter

¹⁹¹ Vertiefend: Creutzig, Jürgen, EuZW 1995, S. 723; Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 122 f.

¹⁹² Eingehend zu den jeweiligen Positionen: Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 126 f.; Creutzig, Jürgen in: Meinig, Automobilwirtschaft, Marketing, Vertrieb, S. 43 (59); Creutzig, Jürgen in: Reuss/Müller, Wettbewerbsvorteile im Automobilhandel 1995, S. 27 (30 ff.).

¹⁹³ Hierauf verweisen Creutzig, Jürgen in: Meinig, Automobilwirtschaft, Marketing, Vertrieb, S. 43 (58 ff.); Enning/Hahn/Stoy, Autohaus-Spezial GVO, 14/15/1995, S. 3. Siehe in diesem Zusammenhang auch die späteren Stellungnahmen des VDA, VDIK und ZDK, abgedruckt in: Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 358 ff.

¹⁹⁴ Vergleiche: Niebling, WiB 1995, S. 906; Bach, WuW 1995, S. 5 (12).

gleichzeitiger Änderung und Ergänzung bisheriger Regelungen aus.¹⁹⁵ Am 01.07.1995 trat die Kfz-GVO 1475/95 als Nachfolgeregelung in Kraft, wobei deren Laufzeit auf den 30. September 2002 begrenzt wurde.¹⁹⁶ Als zusätzliche Interpretationshilfe veröffentlichte die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb im Oktober 1995 einen Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95.¹⁹⁷

7. Die Regelungen des Vertriebs und Kundendienstes unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95

Im Grundsatz übernahm die Kfz-GVO 1475/95 die Ziele, Strukturen und wesentlichen Inhalte der vorangegangenen Freistellungsregelung. Danach begründete die Kommission eine gruppenweise Freistellung der ausschließlichen und/oder selektiven Kfz-Vertriebssysteme auch weiterhin mit der Produktbeschaffenheit des Kraftfahrzeugs und den aus derartigen Formen der Zusammenarbeit resultierenden Rationalisierungs- und Effizienzgewinnen in der Kfz-Industrie.¹⁹⁸

Gleichwohl berücksichtigte die Kommission ihre in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der Kfz-GVO 123/85 gesammelten Erfahrungen. Hieraus resultierend vereinfachte sie Paralleleinfuhren, um die Funktionsweise des Binnenmarktes zu verbessern. Auch gewichtete sie die Interessen der von der Kfz-GVO 1475/95 betroffenen Grup-

¹⁹⁵ Umfassend hierzu: Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 122-140; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 6 f.; Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 69 ff.

¹⁹⁶ Art. 13 Kfz-GVO 1475/95.

¹⁹⁷ Vertrieb von Kraftfahrzeugen/Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, Europäische Kommission – Generaldirektion Wettbewerb, IV/9509/95; im Folgenden: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95. Das Dokument kann abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation_archive.html. Zu dem Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95 siehe auch: Creutzig, Jürgen, EuZW 1996, S. 197 ff.

¹⁹⁸ Vergleiche: Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 1475/95; Kommission, XXV. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1995, S. 23, Tz. 31; siehe auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 2.

pen neu.¹⁹⁹ Die Kommission war insbesondere darum bemüht, die wirtschaftliche Unabhängigkeit und Handlungsfreiheit der Vertragshändler weiter zu stärken.²⁰⁰ So schränkte sie den Grundsatz der Markenausschließlichkeit noch weitreichender ein und eröffnete den Vertragshändlern unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit zum Mehrmarkenvertrieb und auch zum Kundendienst für Fremdfabrikate.²⁰¹ Ferner ermöglichte sie den Vertragshändlern erstmalig, sich auch außerhalb des zugewiesenen Verkaufsgebiets passiv – also nicht mit Mitteln einer personalisierten Werbung – um Kunden für Vertragswaren zu bemühen.²⁰² Den Interessen des Vertragshändlers dienten überdies Regelungen zur Verlängerung von Vertragslaufzeiten und Kündigungsfristen, der Etablierung eines Streitbeilegungsverfahrens bei außerordentlichen Vertragskündigungen, eines Einigungsverfahrens für die Festsetzung von Absatzzielen und Mindestbevorratungsmengen wie auch eines Verbots zur einseitigen Durchsetzung von Vertragsgebietsänderungen durch den Kfz-Hersteller.²⁰³ Darüber hinaus wollte die Kommission die Position der Tei-

¹⁹⁹ Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 231.

²⁰⁰ So bereits: Kommission, XXIV. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1994, S. 92-94, Tz. 116; siehe auch Martinek in: Martinek/Semler/Habermeier, Handbuch des Vertriebsrechts, § 40, Rz. 28; Lange, Handbuch zum deutschen und europäischen Kartellrecht, § 2, Rz. 59 f.; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 233-235.

²⁰¹ Erwägungsgründe Nr. 7 und 18 sowie Art. 3 Ziff. 3-5 und Art. 5 Abs. 2 Ziff. 1 Kfz-GVO 1475/95; siehe hierzu auch: Wiedemann, Handbuch Kartellrecht, § 10, Rz. 215 ff.; Koblitz in: Schwappach, EU-Rechtshandbuch für die Wirtschaft, § 24, Rz. 27; Erhart, *ecolex* 1995, S. 528 (529 f.); Schwarz, *Competition Policy Newsletter* 6/1995, S. 5 (6 f.).

²⁰² Erwägungsgrund Nr. 9 sowie Art. 3 Ziff. 8 lit. b Kfz-GVO 1475/95; siehe auch: Ebel, *BB* 1995, S. 1701 (1702); Pfeffer, *NJW* 1996, S. 681 (682); vertiefend zu den Mitteln einer personalisierten Werbung: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 29 f.

²⁰³ Erwägungsgrund Nr. 10 sowie Art. 4 Abs. 1 Ziff. 3-5 Kfz-GVO 1475/95 (Vereinbarung von Absatzzielen und Bevorratungsmengen); Erwägungsgründe Nr. 17 und 19 sowie Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 und 3 Kfz-GVO 1475/95 (Mindestlaufzeit und Kündigungsfristen); Erwägungsgrund Nr. 19 sowie Art. 5 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 (Streitbeilegungsverfahren); Erwägungsgrund Nr. 24 sowie Art. 6 Abs. 1 Ziff. 5 Kfz-GVO 1475/95 (Verbot einseitiger Gebietsänderungen); siehe auch: Buchner, *EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme*, S. 168 f.; Creutzig, Jürgen, *EuZW* 1995, S. 723 (726 ff.); Ebenroth/Lange, *EWS* 1995, S. 329 (331); Erhart, *ecolex* 1995, S. 528 (530 f.); Niebling, *WiB* 1995, S. 906 (907).

lehersteller und Verbraucher stärken.²⁰⁴ Behinderungspraktiken gegenüber Anbietern von Ersatzteilen, unabhängigen Werkstätten wie auch Verbrauchern führten zur Nichtigkeit der jeweiligen wettbewerbsbeschränkenden Bestimmung.²⁰⁵

Aufgrund ihrer zahlreichen Bestimmungen wies die Kfz-GVO eine bis dahin ungewohnte Regelungsdichte auf. In Anlehnung an die Regulationsstruktur der vorangegangenen Verordnung enthielt die Kfz-GVO 1475/95 lange, bis ins Detail ausformulierte Listen von mitfreigestellten Wettbewerbsbeschränkungen (Art. 2 und 3 Kfz-GVO 1475/95), grundsätzlich wettbewerbsneutralen Händlerpflichten (Art. 4 Kfz-GVO 1475/95), positiven Bedingungen der Freistellung (Art. 5 Kfz-GVO 1475/95) und Ausschlussgründen (Art. 6 Kfz-GVO 1475/95).²⁰⁶ Besonders die so genannte schwarze Liste von Ausschlussklauseln in Art. 6 Kfz-GVO 1475/95 wurde deutlich erweitert. Sie zählte nunmehr 13 Tatbestände, deren Erfüllung zu einem Wegfall der Freistellung insgesamt ("Schwarze Klauseln" im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Ziff. 1-5 Kfz-GVO 1475/95) oder aber nur der jeweiligen Klausel ("Schwarze Verhaltensweisen" im Sinne von Art. 6 Abs. 1 Ziff. 6-12 Kfz-GVO 1475/95) führten.²⁰⁷

Aufgrund des präskriptiven Charakters der Kfz-GVO 1475/95 setzte sich die Kommission dem Vorwurf des Vertragsdirigismus aus.²⁰⁸ Kri-

²⁰⁴ Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 10; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 4 f.

²⁰⁵ Erwägungsgründe Nr. 27 und 28 sowie Art. 6 Abs. 1 Ziff. 9-12 Kfz-GVO 1475/95 (Stärkung des Wettbewerbs zu Gunsten der Ersatzteil- und Reparaturdienstleistungsmärkte); Erwägungsgrund Nr. 26 sowie Art. 6 Abs. 1 Ziff. 7 und 8 Kfz-GVO 1475/95 (Stärkung der Binnenmarktrechte des Verbrauchers).

²⁰⁶ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 231.

²⁰⁷ Art. 6 Abs. 2 und 3 Kfz-GVO 1475/95. Eingehend zum Sanktionsmechanismus: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 5 ff. Siehe hierzu auch: Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 91.

²⁰⁸ Hierzu Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 236. Diese nimmt Bezug auf Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071.

tiker beklagten einen "Zwangsjackeneffekt" der Verordnung.²⁰⁹ Denn mit der exakten Vorgabe von freigestellten Wettbewerbsbeschränkungen und wettbewerbsneutralen Händlerpflichten innerhalb der so genannten weißen Klauseln von Art. 2-4 Kfz-GVO 1475/95, den positiven Bedingungen einer Gruppenfreistellung nach Art. 5 Kfz-GVO 1475/95 und der so genannten schwarzen Liste des Art. 6 Kfz-GVO 1475/95 schrieb die Kommission den Kfz-Herstellern im Ergebnis ein einziges Vertriebssystem – nämlich eine Kombination von selektivem und exklusivem Kfz-Vertrieb – vor.

8. Bußgeldentscheidungen der Kommission gegen Kfz-Hersteller

Auch nach Inkrafttreten der Kfz-GVO 1475/95 nahmen die Beschwerden von Verbrauchern und Fahrzeugvermittlern nicht ab. Diese stießen beim Kauf von Kraftfahrzeugen außerhalb des eigenen Mitgliedsstaates auf diverse Hindernisse.²¹⁰ Zudem zeigten die halbjährlichen Berichte über Kraftfahrzeugpreise in der Europäischen Union, dass innerhalb des Gemeinsamen Marktes weiterhin große Preisunterschiede herrschten.²¹¹ Daher sah sich die Kommission dazu veranlasst, systematisch angelegte Abschottungspraktiken einzelner Kfz-Lieferanten entschieden zu bekämpfen.²¹² Die konsequen-

²⁰⁹ Siehe hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 11; Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 8; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 92 f. Dem Vorwurf des "Zwangsjackeneffekts" tritt jedoch entgegen: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 38 ff.

²¹⁰ Kommission, XXVII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1997, S. 36, Tz. 56 f.; Kommission, XXVIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1998, S. 38, Tz. 69.

²¹¹ Kommission, XXVII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1997, S. 36, Tz. 57; Kommission, XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1999, S. 63, Tz. 144 mit Verweis auf die Pressemitteilungen IP/99/60 der Kommission vom 01.02.1999 und IP/99/554 der Kommission vom 22.07.1999.

²¹² Siehe hierzu: Kommission, XXVIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1998, S. 38, Tz. 69; Kommission, XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1999, S. 63, Tz. 143; Kommission, XXX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2000, S. 48 f., Tz. 106-109.

te Öffnung der Märkte wurde unter der Geltung der Kfz-GVO 1475/95 zum vorrangigen Ziel der Kommission.

Im Jahr 1998 verhängte sie gegenüber der Volkswagen AG nach Art. 15 VO 17/62 ein Rekordbußgeld in Höhe von 102 Millionen ECU wegen einer Beschränkung des Parallelhandels aus Italien.²¹³ Wenngleich sie die Geldbuße letztlich auf 90 Millionen ECU reduzierte, bestätigten sowohl das Gericht erster Instanz beim Europäischen Gerichtshof (im Folgenden: EuG) als auch der Europäische Gerichtshof (im Folgenden: EuGH) die Entscheidung der Kommission im Wesentlichen.²¹⁴

Wegen einer systematischen Beschränkung des Parallelhandels aus den Niederlanden ging die Kommission im Jahr 2000 gegen Opel Nederland vor und verhängte ein Bußgeld in Höhe von 43 Millionen Euro.²¹⁵ Das EuG wie auch der EuGH bestätigten die Kommissionsentscheidung im Wesentlichen.²¹⁶

Im Jahr 2001 verhängte die Kommission eine weitere Geldbuße gegen die Volkswagen AG in Höhe von 30,96 Millionen Euro.²¹⁷ In dieser Entscheidung warf sie der Volkswagen AG vor, dass sie gegen-

²¹³ Entscheidung der Kommission vom 28.01.1998, ABl. Nr. L 124 vom 25.04.1998, S. 60; siehe auch: Kommission, XXVIII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1998, S. 38, Tz. 69; Pressemitteilung IP/98/94 der Kommission vom 28.01.1998, am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/. Siehe auch: Creutzig, Jürgen, EuZW 1998, S. 293 (293-295); Creutzig, Jürgen, DAR 1999, S. 16 f.; Bayreuther, WuW 1998, S. 820 (830).

²¹⁴ EuG Rs. T-62/98, Slg. 2000-II, 02707 – Volkswagen AG/Kommission; EuGH Rs. C-338/00 P, Slg. 2003-I, 09189 – Volkswagen AG/Kommission.

²¹⁵ Entscheidung der Kommission vom 20.09.2000, ABl. Nr. L 59 vom 28.02.2001, S. 1; siehe auch: Pressemitteilung IP/00/1028 der Kommission vom 20.09.2000, am 07.09.2004 im Internet abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

²¹⁶ EuG Rs. T-368/00, Slg. 2003-II, 04491 – General Motors Nederland BV und Opel Nederland BV/Kommission; EuGH Rs. C-551/03 P, Slg. 2006-I, 03173 – General Motors Nederland BV und Opel Nederland BV/Kommission.

²¹⁷ Entscheidung der Kommission vom 29.06.2001, ABl. Nr. L 262 vom 02.10.2001, S. 14.

über ihren deutschen Händlern entgegen Art. 81 Abs. 1 EG die Wiederverkaufspreise für das Modell VW Passat vorgeschrieben habe; Anknüpfungspunkt hierfür waren mehrere Rundschreiben des Herstellers, in denen die Händler dazu aufgefordert wurden, keine oder nur geringe Preisnachlässe an Kunden zu gewähren.²¹⁸ Das EuG hob die Entscheidung der Kommission jedoch zu Gunsten von Volkswagen auf, da zwischen den Parteien keine Vereinbarung im Sinne des Art. 81 Abs. 1 EG vorgelegen habe.²¹⁹ Das erstinstanzliche Urteil des EuG wurde zwischenzeitlich durch den EuGH bestätigt.²²⁰

Schließlich setzte die Kommission im Jahr 2001 gegen DaimlerChrysler eine Geldbuße von 71,825 Millionen Euro fest.²²¹ In ihrer Entscheidung warf sie DaimlerChrysler drei unterschiedliche Zuwiderhandlungen vor, nämlich:

- eine Beschränkung des Parallelhandels, um den Wettbewerb innerhalb des deutschen Handelsvertreternetzes zu verhindern,
- eine Beschränkung des Absatzes an unabhängige Leasingunternehmen in Deutschland und Spanien, sowie
- eine Preisfestsetzungsvereinbarung mit ihren belgischen Vertragshändlern, um die den Verbrauchern eingeräumten Preisnachlässe einzuschränken.²²²

Das EuG bestätigte die Geldbuße der Kommission letztlich nur im Hinblick auf die in Belgien erfolgte Preisbindung.²²³ Anders als die

²¹⁸ Hierzu: Emde, VersR 2003, S. 419 (420); Emde, BB 2005, S. 389 (394); Niebling, WRP 2006, S. 1334 (1336).

²¹⁹ EuG Rs. T-208/01, Slg. 2003-II, 05141 – Volkswagen AG/Kommission.

²²⁰ EuGH Rs. C-74/04 P, Slg. 2006-I, 06585 – Kommission/Volkswagen AG.

²²¹ Entscheidung der Kommission vom 10.10.2001, ABl. Nr. L 257 vom 25.09.2002, S. 1; siehe auch: Pressemitteilung IP/01/1394 der Kommission vom 10.10.2001, am 07.09.2004 im Internet abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

²²² Vertiefend: Kommission, XXXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2001, S. 64, Tz. 184; Kommission, Bericht über die Wettbewerbspolitik 2005, S. 90 f., Tz. 261-265.

²²³ EuG Rs. T-325/01, Slg. 2005-II, 03391 – DaimlerChrysler AG/Kommission.

Kommission stufte das Gericht die deutschen Mercedes-Benz-Autohäuser nicht als kartellrechtlich den Vertragshändlern gleichstehende "unechte" Handelsvertreter ein.²²⁴ Nach Auffassung des EuG fielen die von Daimler-Chrysler in Deutschland geschlossenen Vertriebsvereinbarungen daher schon nicht in den Geltungsbereich von Art. 81 EG.²²⁵

Vor dem Hintergrund dieser Bußgeldentscheidungen der Kommission setzte die Debatte über die Zukunft einer sektorspezifischen Gruppenfreistellungsverordnung bereits frühzeitig ein.²²⁶ In der damaligen Diskussion erschien die Nachfolge einer eigenständigen kartellrechtlichen Branchenregelung eher unwahrscheinlich. Alternativ wurde insbesondere erwogen, den Kraftfahrzeugvertrieb der sektorübergreifenden Vertikal-GVO 2790/99²²⁷ zu unterstellen.²²⁸

²²⁴ Zu den Unterschieden zwischen "echten" und "unechten" Handelsvertreterverträgen siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 5).

²²⁵ Hierzu: Nolte, WuW 2006, S. 252 (253 ff.); Ensthaler/Gesmann-Nuissl, EuZW 2006, S. 167 ff.; Ensthaler, BB-Special (3) 2007, S. 31.

²²⁶ Siehe hierzu: Creutzig, Jürgen, EuZW 1998, S. 293 (298); Creutzig, Jürgen, DAR 1999, S. 16 ff.; Niebling, DAR 1999, S. 8 ff.; Scheibach, DAR 2001, 49 (54 ff.); Ensthaler, BB 1999, S. 1509 ff.; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 136.

²²⁷ Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 der Kommission vom 22.12.1999 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, ABl. 1999 Nr. L 336 vom 29.12.1999, S. 21; im Folgenden: Vertikal-GVO 2790/99.

²²⁸ Vertiefend: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 195 ff.; Ensthaler/Funk, BB 2000, S. 1685 (1689 ff.); Bechtold, EWS 2001, S. 49 (51 f.).

9. Der Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95

Belebt wurde die Diskussion durch eine im Mai 2000 vom damaligen Wettbewerbskommissar Monti zur Kfz-GVO 1475/95 gehaltenen Brüsseler Grundsatzrede.²²⁹ In seinem Vortrag kritisierte er die bisherige Vertriebspolitik der Kfz-Hersteller und ließ zudem erkennen, dass er in einer Verlängerung der Kfz-GVO 1475/95 über das Jahr 2002 hinaus keinen geeigneten Ansatz sah, um die Wettbewerbsprobleme des Kfz-Sektors zu beheben.²³⁰

Dieses negative Bild spiegelte sich auch in dem anschließenden Bewertungsbericht der Kommission über die Funktionsweise der Kfz-GVO 1475/95 wider.²³¹ Darin kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die mit der Kfz-GVO 1475/95 im Wesentlichen verfolgten Ziele nicht vollständig erreicht worden und die bisherigen Annahmen, auf denen die Verordnung fußte, nicht mehr uneingeschränkt gültig seien.²³² Trotz beträchtlicher Preisunterschiede von Neufahrzeugen in der EU konnte die Kommission keine signifikante Steigerung des Parallelhandels zwischen den Mitgliedstaaten feststellen. Hierfür machte sie zahlreiche unmittelbare und mittelbare Marktabschottungspraktiken verantwortlich. Sie konstatierte, dass der Verbraucher auch weiterhin keinen wesentlichen Nutzen aus den Vorteilen des

²²⁹ Monti, Who will be in the drivers`s seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000.

²³⁰ Näher hierzu: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 175 f.

²³¹ Bericht über die Funktionsweise der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, 15.11.2000, KOM(2000)743 endgültig. Der Bericht kann abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation_archive.html; im Folgenden: Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95; siehe auch: Schumm/Radice, Competition Policy Newsletter, 1/2001, S. 32 f.; Pressemitteilung IP/00/1306 der Kommission vom 15.11.2000, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation_archive.html.

²³² Kommission, XXX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2000, S. 49, Tz. 114; Kommission, XXXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2001, S. 62, Tz. 182.

Binnenmarktes ziehen konnte.²³³ Diese Einschätzung untermauerte sie insbesondere mit den gegen Automobilhersteller eingeleiteten formellen Verfahren, die allesamt "schwarze Verhaltensweisen" zum Gegenstand hatten.²³⁴

Ebenso war es nach Ansicht der Kommission nicht gelungen, die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Vertragshandels effektiv zu stärken.²³⁵ Insbesondere hätte sich das ursprüngliche Ziel, mit einer Liberalisierung des Mehrmarkenhandels eine Steigerung des Intra-brand-Wettbewerbs zu bewirken, in der Praxis nicht realisiert.²³⁶ Dieser Befund bereitete der Kommission große Sorge, zumal sie vor dem Hintergrund einer zunehmenden Konzentration innerhalb der Kfz-Branche zugleich mit einer stetigen Verringerung des Interbrand-Wettbewerbs rechnete.²³⁷

Auch den unabhängigen Ersatzteilherstellern und freien Werkstätten kamen die bisherigen Liberalisierungsbemühungen nicht in dem von der Kommission erhofften Umfang zugute.²³⁸ Hierzu hielt der Evaluierungsbericht fest, dass im Rahmen von Reparaturarbeiten immer noch bevorzugt Originalersatzteile der Kfz-Hersteller verbaut wurden.²³⁹ Zudem klagten freie Werkstätten unverändert über Erschwernisse beim Zugang zu technischen Informationen.²⁴⁰

²³³ Umfassend hierzu: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 106-142, Tz. 299-400.

²³⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 65-68, Tz. 168-177.

²³⁵ Zum Ganzen: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 88-106, Tz. 245-298.

²³⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 97-99, Tz. 272-277.

²³⁷ Kommission, Staff working document No. 1, S. 1; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 30-32, Tz. 74-79.

²³⁸ Siehe hierzu: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 100-106, Tz. 280-298.

²³⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 100 f., Tz. 280-283.

²⁴⁰ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 102-105., Tz. 291-298.

Erstmalig stellte die Kommission die beiden Grundannahmen zur Kfz-GVO 1475/95 in Frage, mit denen sie bis dahin die Notwendigkeit von selektiv-exklusiven Kfz-Vertriebssystemen begründet hatte.²⁴¹ Zum einen vertrat sie nunmehr die Auffassung, dass angesichts des technischen Fortschritts, des vermehrten Einbaus von elektronischen Kfz-Bauteilen und der gestiegenen Wartungsfreundlichkeit moderner Automobile der Kundendienst durch netzgebundene Markenspezialisten nicht mehr uneingeschränkt erforderlich sei.²⁴² Zum anderen hielt sie bis dahin anerkannte Verknüpfung von Neuwagenvertrieb und Kundendienst für nicht nicht weiter gerechtfertigt.²⁴³

Im Februar 2001 führte die Kommission eine Anhörung durch, an der neben den beteiligten Gruppen von Marktteilnehmern auch Vertreter des Europäischen Parlaments sowie der nationalen Regierungen und Wettbewerbsbehörden teilnahmen.²⁴⁴ Im Rahmen dieser Veranstaltung bezogen unter anderem die europäischen Dachverbände der Automobilindustrie, des Kraftfahrzeuggewerbes sowie des Verbraucherschutzes zu den Ergebnissen des Evaluierungsberichts Stellung.²⁴⁵ Während sich ACEA und CECRA im Wesentlichen für die Beibehaltung eines Vertriebs- und Kundendienstsystems bisheriger Prägung aussprachen, bekräftigte der europäische Verbraucherverband BEUC erneut seine Unzufriedenheit mit den für den Kraftfahrzeugsektor geltenden Wettbewerbsregeln.²⁴⁶

²⁴¹ Vertiefend: Funk, Kfz-Vertrieb und Kartellrecht, S. 125.

²⁴² Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 80-83, Tz. 217-223.

²⁴³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 83-88, Tz. 224-244. Siehe auch: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 173 f.

²⁴⁴ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 54, Tz. 160.

²⁴⁵ Vertiefend: Europäische Kommission, Public hearing of 13-14 February 2001 on motor vehicle distribution – Speaking notes and presentation slides, am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/; zum Verfahrensablauf der Anhörung siehe: Navarro-Blanco/Dussart, Competition Policy Newsletter 2/2001, S. 38 ff.

²⁴⁶ Die Stellungnahmen von ACEA, CECRA und BEUC wurden am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/. Siehe auch: CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, abrufbar unter: <http://www.cecra.eu/>

In Ergänzung zum eigenen Bewertungsbericht gab die Kommission mehrere unabhängige Gutachten in Auftrag. Bereits im November 2000 veröffentlichte sie zwei Studien, die sich mit den Preisunterschieden von Neufahrzeugen in der EU und der Frage über das Bestehen einer natürlichen Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst auseinander setzten.²⁴⁷ Zusätzlich ließ die Kommission noch eine Studie über die Ansichten der Verbraucher zum damaligen Kfz-Vertriebssystem und zu etwaigen künftigen Alternativen sowie ein Gutachten über mögliche Auswirkungen verschiedener Regeländerungen für alle Beteiligten erstellen.²⁴⁸

Sämtliche Erkenntnisse und Informationsquellen flossen in die weiteren Überlegungen der Kommission zu den künftigen kartellrechtlichen Rahmenbedingungen für den Kfz-Sektor mit ein.²⁴⁹

de/pdf/brochures/diezukunftdesautomobilvertriebsuber2002hinaus.pdf.

²⁴⁷ Degryse/Verboven, Car Price Differentials in the European Union: An Economic Analysis, November 2000; Autopolis, The Natural Link between Sales and Service, November 2000. Beide Studien können im Internet abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/documents.html.

²⁴⁸ Lademann & Partner, Customer Preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automotive Distribution, December 2001; Andersen, Study on the impact of possible future legislative scenarios for motor vehicle distribution on all parties concerned, 03.12.2001. Die Studien sind im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/documents.html.

²⁴⁹ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 54, Tz. 160 f.

10. Weitere Etappen bis zum Erlass der Kfz-GVO

Auch während des weiteren Entwicklungsprozesses rückten die betroffenen Interessenverbände nicht von ihren Grundsatzpositionen ab und setzten ihre Lobby-Aktivitäten fort.²⁵⁰ In die Diskussion um eine Verlängerung der Kfz-GVO 1475/95 schaltete sich ebenfalls die Deutsche Bundesregierung ein, die an den Plänen der Kommission zur Liberalisierung des Autohandels deutliche Kritik äußerte.²⁵¹

Dessen ungeachtet nahm die Kommission am 05.02.2002 einen offiziellen Verordnungsentwurf an, der – wie schon die internen Vor-Entwürfe vom 10.01.2002 und 25.01.2002 – weitreichende Änderungen für die traditionellen Kfz-Vertriebssysteme vorsah.²⁵² Nachdem dieser Entwurf mit den Mitgliedstaaten im Rahmen der ersten Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen²⁵³ erörtert worden war, veröffentlichte die Kommission am 16.03.2002 einen im Wesentlichen unveränderten Entwurf nebst Erläuterungen im Amts-

²⁵⁰ Siehe zum Beispiel: ZDK, Gemeinsam für die GVO, Pressemitteilung vom 19.12.2001, im Internet abrufbar unter: http://www.kfzgewerbe.de/presse/archivpresseinfos/index_20011219105607.html; CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, S. 13; VDA, Vorschläge für wesentliche Elemente einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002, April 2001; die VDA-Stellungnahme wurde am 31.05.2001 von kfz-betrieb online veröffentlicht unter: http://www.kfzbetrieb.de/fachartikel/kb_fachartikel_nh_51959.html.

²⁵¹ Siehe hierzu: ZDK, GVO: Kfz-Gewerbe begrüßt klare Haltung der Bundesregierung, Pressemitteilung vom 26.07.2001, der Artikel ist im Internet abrufbar unter: www.kfzgewerbe.de/presse/archivpresseinfos/index_20010726104254.html; Gaide, Autohaus 4/2002, S. 6. Neben der Bundesregierung meldeten sich ebenfalls die Regierungen Frankreichs, Spaniens, Italiens und Großbritanniens zu Wort. Siehe hierzu: Creutzig, Jürgen, WRP 2002, S. 1124; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 45 f.

²⁵² Siehe hierzu: Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002, am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/; zu den einzelnen Vor-Entwürfen und Entwürfen innerhalb des Normgebungsverfahrens vertiefend: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 86-144.

²⁵³ Bezüglich der Zusammensetzung des beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen siehe Ritter in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht, Bd. II, XIII. Abschnitt, B (Verordnung Nr. 17), Rz. 21.

blatt.²⁵⁴ Gleichzeitig forderte sie alle Interessenten auf, binnen eines Monats zu dem Verordnungsentwurf Position zu beziehen. Hierauf erhielt sie 350 schriftliche Stellungnahmen, die zusammen mit den Vorschlägen des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen geprüft wurden.²⁵⁵ Die Kommission berücksichtigte einige Änderungsvorschläge und legte am 06.05.2002 den Mitgliedstaaten einen geänderten Entwurf vor. Diesem Entwurf folgten eine weitere Konsultation des beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen sowie Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 29.05.2002²⁵⁶ und des Europäischen Parlaments vom 30.05.2002.²⁵⁷ Die Kommission setzte in anschließenden Zwischenentwürfen weitere Änderungsvorschläge um und verabschiedete schließlich am 17.07.2002 die endgültige Fassung der Kfz-GVO.²⁵⁸ Die Kfz-GVO ist am 01.10.2002 in Kraft getreten und gilt gemäß Artikel 12 Abs. 3 Kfz-GVO bis zum 31.05.2010.

²⁵⁴ Mitteilung nach Art. 5 der Verordnung Nr. 19/65/EWG des Rates vom 2. März 1965 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, ABl. Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 2.

²⁵⁵ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 55, Tz. 162.

²⁵⁶ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10; zu der Zusammensetzung und Funktion des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses siehe Siebecke in: von der Groeben/Schwarze, Vorbem. zu den Artikeln 257 bis 262 EG, Rz. 1 f. und 16 f.

²⁵⁷ Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149. Der Entschließung des EP ging der Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (so genannter Konrad-Bericht) sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Recht und Binnenmarkt (A5-0144/2002) voran. Der Konrad-Bericht ist auf der Internetseite des Europäischen Parlaments veröffentlicht unter: "Tätigkeiten" - "Aus dem Plenum" - "Berichte" (www.europarl.eu.int).

²⁵⁸ Siehe hierzu: Pressemitteilung IP/02/1073 und MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

Als zusätzliche Orientierungshilfe veröffentlichte die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb einen Leitfaden zur Kfz-GVO, in dem sie insbesondere über die Philosophie und Ziele der Verordnung informiert, den Aufbau der Verordnung sowie rechtliche Aspekte einzelner Regelungen erklärt wie auch zu voraussichtlich auftretenden Fragen der beteiligten Gruppen Antworten gibt. Als Ergänzung zum Leitfaden hat die Kommission überdies im November 2003 auf ihrer Homepage weitere Antworten zu häufig gestellten Fragen ("Frequently asked questions") veröffentlicht.²⁵⁹ Der Leitfaden zur Kfz-GVO enthält nach eigenen Bekundungen der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb eine rechtlich nicht verbindliche Erläuterung der Verordnung.²⁶⁰ Dies ist insoweit zutreffend, als das EuG, der EuGH und auch die nationalen Gerichte nicht an die Rechtsauffassung der Kommission gebunden sind.²⁶¹ Gleichwohl kann sich aus diesen Leitlinien eine Selbstbindung der Behörde begründen, da der Adressatenkreis aus ihnen Erkenntnisse über die künftige Entscheidungspraxis der Kommission in gleich gelagerten Sachverhalten gewinnen kann.²⁶² Anderenfalls würde sich die Kommission in Widerspruch zu ihrer eigenen Politik setzen.²⁶³

²⁵⁹ Beide sind abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html. Siehe auch die begleitende Pressemitteilung IP/02/1392 der Kommission vom 30.09.2002, am 09.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/.

²⁶⁰ Siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 1; kritisch gegenüber dem Leitfaden zur Kfz-GVO: Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (41); Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Einführung, Rz. 10; differenzierend hierzu unter anderem: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 172 ff.; Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, vor Art. 1, Rz. 6 ff.

²⁶¹ Siehe auch: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 185.

²⁶² Hierzu Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 49; Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 175 f.; Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, vor Art. 1, Rz. 7.

²⁶³ So zu Recht: Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 11.

V. Die aktuelle Kfz-GVO als bedeutende Rechtsquelle für den Kfz-Vertrieb

Die Kfz-GVO enthält detaillierte, den vertraglichen Gestaltungsspielraum der Kfz-Hersteller einschränkende Vorgaben zur Organisation ihrer Vertriebssysteme. Bei der Ausgestaltung der Händlerverträge sind die Kfz-Hersteller aus kartellrechtlicher Sicht auf die Einhaltung der Vorgaben der Kfz-GVO angewiesen, wollen sie von der Freistellungswirkung der Verordnung profitieren. Somit übt die Kfz-GVO, deren Grundsätze und Zielsetzungen nachfolgend skizziert werden, auf die inhaltliche Ausgestaltung der aktuellen Kfz-Vertragshändlerverträge einen bedeutenden Einfluss aus.

1. Grundkonzept der Kfz-GVO

Mit dem Erlass der Kfz-GVO erkannte die Kommission weiterhin die Notwendigkeit an, für die Vertriebs- und Kundendienstverträge des Kraftfahrzeugsektors ein branchenspezifisches Regelungsinstrument bereitzuhalten.

Ihrer Auffassung nach war eine Anwendung der allgemeinen Wettbewerbsregeln der Vertikal-GVO 2790/99 auf den Kraftfahrzeugbereich nicht dazu geeignet, die im Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO konstatierten Wettbewerbsprobleme zu überwinden.²⁶⁴ Insbesondere hätte die Vertikal-GVO 2790/99 nicht verhindern können, dass die bisherigen – den Gebietsschutz und selektiven Vertrieb kombinierenden – Absatzsysteme der Automobilbranche im Wesentlichen unverändert weitergeführt worden wären.²⁶⁵ Gerade in dieser Verknüpfung sah die Kommission jedoch einen maßgeblichen Grund für Behinderun-

²⁶⁴ Erwägungsgrund Nr. 2 der Kfz-GVO; vertiefend: Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 5-12; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 3.1. und 3.2.

²⁶⁵ Erläuternd: MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; siehe auch: Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1043).

gen des Intra-brand-Wettbewerbs und der Marktintegration.²⁶⁶ Ferner hob sie hervor, dass die allgemeinen Wettbewerbsregelungen den so genannten kumulativen Effekt innerhalb des Kraftfahrzeugsektors nicht hinreichend berücksichtigt hätten.²⁶⁷ Da die Vertikal-GVO 2790/99 aus ihrer Sicht auch für eine Liberalisierung des Mehrmarkenvertriebs und eine Intensivierung des Wettbewerbs im Kundendienstbereich keine angemessenen Lösungen zu bieten hatte, entschied sich die Kommission daher letztlich für die deutlich strengere Kfz-GVO.²⁶⁸

Obwohl die Kfz-GVO noch komplexer ist als ihre Vorläuferin, weist sie eindeutige Parallelen zur allgemeinen Vertikal-GVO 2790/99 auf. Denn sie beruht – ebenso wie die Vertikal-GVO 2790/99 – auf einer neuen Wettbewerbspolitik der Kommission und wird daher auch als "Gruppenfreistellungsverordnung der zweiten Generation" bezeichnet.²⁶⁹ Sie ist Ausdruck eines stärker ökonomisch geprägten Ansatzes (so genannter "more economic approach") und trägt der Erkenntnis Rechnung, dass negative Wettbewerbswirkungen von vertikalen

²⁶⁶ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 9; hierzu auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 18; Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1043).

²⁶⁷ Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 6 und 7; MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 158; allgemein zum so genannten kumulativen Effekt: Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen -, ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 119 (7).

²⁶⁸ Vertiefend hierzu: Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 9 und 11.

²⁶⁹ Siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.1.; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 157; zu der Differenzierung zwischen Gruppenfreistellungsverordnungen der alten ("ersten") und neuen ("zweiten") Generation siehe unter anderem Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/ Europäisches Recht, GVO-Allgemeines, Rz. 7 f. und GVO-Kfz, Rz. 6; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 9 ff. und III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 11.

Beschränkungen auch von der Marktmacht des jeweiligen Kfz-Lieferanten abhängen.²⁷⁰ Überdies tritt die Kfz-GVO dem bis dahin beklagten Zwangsjackeneffekt entgegen.²⁷¹ Denn sie schreibt nicht länger ein bestimmtes Vertriebssystem zur Freistellung vor, sondern eröffnet den Wirtschaftsakteuren mehr Spielräume bei der Wahl ihrer Vertriebsmodelle. Auch legt die Kfz-GVO kein starres Vertragsmuster mehr fest, sondern stellt Kfz-Herstellern und Händlern nunmehr einen flexibleren Rechtsrahmen für die Ausgestaltung ihrer Vertriebsvereinbarungen zur Verfügung. Insofern folgt sie strukturell der erstmals in der Vertikal-GVO 2790/99 leitbildhaft verwirklichten neuen Konzeption der Gruppenfreistellungsverordnungen.²⁷² Hierfür prägend ist der Verzicht auf eine – innerhalb der Kfz-GVO 1475/95 noch existierende – so genannte weiße Liste von zulässigen Praktiken.²⁷³ Stattdessen arbeitet die Verordnung mit einem System der "schwarzen" und "grauen" Listen (Art. 4 und 5 Kfz-GVO), also einer Aufzählung von kritischen Klauseln, die in Vertriebsverträgen nicht enthalten sein dürfen.²⁷⁴ Während das Vorliegen einer schwerwiegenden wett-

²⁷⁰ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 1. Mit dem Schlagwort des "more economic approach" wird der seit Ende der 1990er Jahre von der Kommission forcierte Trend zur Ökonomisierung des europäischen Wettbewerbsrechts verbunden. Im Kern geht es dabei um das Anliegen, die kartellrechtliche Bewertung unternehmerischer Praktiken stärker von ihren Marktwirkungen und weniger von formal-juristischen Kriterien abhängig zu machen. Vergleiche hierzu: Ackermann in: Riesenhuber, Europäische Methodenlehre, § 21, Rz. 22; Drexel, GRUR Int. 2004, S. 716 (717 ff.).

²⁷¹ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 6; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.1.; kritisch hierzu: Rittner, WuW 2002, S. 329; Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 842.

²⁷² Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 11.

²⁷³ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 157; siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 117; kritisch zur Abschaffung der so genannten "weißen Liste": Creutzig, Jürgen, WRP 2002, S. 1124 (1127).

²⁷⁴ Zu den Begriffen der "schwarzen" und "grauen" respektive "roten" Klauseln siehe auch: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Einführung, Rz. 8; Karl, Kraftfahrzeugvertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 83; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1004 und 1280.

bewerbsschädigenden Kernbeschränkung nach Art. 4 Kfz-GVO dazu führt, dass der Vorteil der Gruppenfreistellung für die gesamte Vereinbarung verloren geht, bewirkt eine von Art. 5 Kfz-GVO erfasste Verpflichtung grundsätzlich nur den Wegfall der Gruppenfreistellung für die betreffende Vertragsklausel.²⁷⁵ Ebenso wie die Vertikal-GVO 2790/99 verfolgt die Kfz-GVO den Ansatz, dass alles, was nicht ausdrücklich verboten ist, erlaubt und damit gruppenweise freigestellt ist.²⁷⁶

Dennoch enthält die Kfz-GVO strengere und detailliertere Bestimmungen als die Vertikal-GVO 2790/99, deren Notwendigkeit die Kommission mit den spezifischen Wettbewerbsproblemen innerhalb des Kraftfahrzeugsektors begründet.²⁷⁷ Im Vergleich zur Vertikal-GVO 2790/99 sieht Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO zusätzlich zu erfüllende Anwendungsvoraussetzungen vor; die in Art. 4 Kfz-GVO enthaltene "schwarze" Liste mit 13 schwerwiegenden wettbewerbsschädigenden Beschränkungen ist mehr als doppelt so umfangreich; letztlich weist auch die "graue" Liste des Art. 5 Kfz-GVO zusätzliche branchenbezogene Voraussetzungen auf.

2. Sektorspezifische Kernelemente der Neuregelung

Mit ihren Veränderungen gegenüber der Vorgängerverordnung zielt die Kfz-GVO auf eine Liberalisierung der Absatzmärkte.²⁷⁸ Hierdurch

²⁷⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.4. und 4.5; siehe ferner Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 9.

²⁷⁶ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 6; Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Einführung, Rz. 8; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 117.

²⁷⁷ Erwägungsgrund Nr. 2 der Kfz-GVO.

²⁷⁸ Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/documents.html; vergleiche hierzu ferner: Ensthaler, WuW 2002, S. 1042; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 100.

sollen der Wettbewerb gestärkt, die Funktionsweise des Binnenmarktes verbessert und den europäischen Verbrauchern konkrete Vorteile beim Kauf und bei der Wartung von Kraftfahrzeugen geboten werden.²⁷⁹ Ausgehend von diesen Zielsetzungen baut die Kfz-GVO auf den folgenden Grundprinzipien auf:

a. Wahl des Vertriebssystems

In ihrem Bewertungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Kontrolle der Hersteller über die Auswahl der Vertragshändler in Verbindung mit exklusiven Absatzgebieten als wesentliche Ursache für die Wettbewerbsprobleme des Kfz-Sektors erwiesen habe.²⁸⁰ In der neuen Verordnung hat die Kommission daher die bislang zugelassene Kombination von ausschließlichem und selektivem Vertrieb aufgegeben, Art. 4 Abs.1 lit. b (i) und (iii) Kfz-GVO.²⁸¹ Um in den Genuss der Gruppenfreistellung zu gelangen, müssen sich Kfz-Hersteller daher hinsichtlich ihres Händlernetzes für ein selektives oder ein exklusives Vertriebssystem entscheiden.²⁸² Gleichwohl erlaubt die Verordnung so genannte horizontale Mischsysteme. Danach ist es einem Kfz-Hersteller möglich, in einigen Märkten einen exklusiven Vertrieb und in anderen Märkten einen selektiven Vertrieb zu unterhalten.²⁸³

²⁷⁹ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 58, Tz. 175.

²⁸⁰ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 111 ff., Tz. 347 ff.; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 169; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002.

²⁸¹ Siehe auch: Erwägungsgrund Nr. 13 der Kfz-GVO. Das Verbot einer Kombination von selektivem Vertrieb und Exklusivvertrieb erschließt sich indirekt aus der Systematik des Art. 4 Kfz-GVO. Hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 55; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 86-90, Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Einführung, Rz. E 90 f.

²⁸² Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.2.

²⁸³ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 13 der Kfz-GVO; Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 11. Vertiefend: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146.

b. System der Marktanteilsschwellen

In Anlehnung an die Vertikal-GVO 2790/99 trägt die Kfz-GVO der neuen Wettbewerbspolitik Rechnung, nach der Gruppenfreistellungsverordnungen Vereinbarungen mit restriktiver Wirkung nur bis zu bestimmten Marktanteilsschwellen abdecken sollten.²⁸⁴ Diese wirtschaftlichere Betrachtungsweise basiert auf der Überlegung, dass die effizienzsteigernden Wirkungen von wettbewerbsbeschränkenden vertikalen Vereinbarungen wahrscheinlich dann stärker ins Gewicht fallen, als die mit ihnen verbundenen Nachteile für den Wettbewerb, wenn die beteiligten Unternehmen eine gewisse Marktmacht nicht überschreiten.²⁸⁵ Als Indikator für die Marktmacht des Kfz-Lieferanten hat die Kommission in der Verordnung marktanteilsbezogene Schwellenwerte festgelegt und deren Höhe für einzelne Vertriebsmodelle unterschiedlich gestaffelt, Art. 3 Abs. 1 und 2 Kfz-GVO.²⁸⁶ Nunmehr entscheidet der Marktanteil eines Kfz-Lieferanten darüber, welche Alternativen ihm bei der Wahl seines Vertriebssystems zur Verfügung stehen.²⁸⁷ Die Berechnung des eigenen Marktanteils kann für einen Kfz-Lieferanten in der Praxis sehr schwierig sein.²⁸⁸ Denn hierfür muss er zunächst den sachlich und räumlich relevanten Markt bestimmen sowie in einem zweiten Schritt das Gesamtmarktvolumen wie auch den betreffenden Marktanteil des Unternehmens (Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO) oder des Käufers (Art. 3 Abs. 2 Kfz-GVO) daran ermitteln.²⁸⁹ Weitere Hinweise zu der Berechnung des Marktanteils und zu der Ermittlung des relevanten Marktes finden sich in Art. 8 Kfz-

²⁸⁴ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.1.

²⁸⁵ Erwägungsgründe Nr. 5 und 6 Kfz-GVO; siehe auch Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3, Rz. 2 ff.; Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1053).

²⁸⁶ Erwägungsgrund Nr. 7 Kfz-GVO.

²⁸⁷ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 125.

²⁸⁸ Hierzu: Polley/Seeliger, EWS 2002, S. 507 (508); Bechtold, EWS 2001, S. 49 (51).

²⁸⁹ Vertiefend hierzu: Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 115-122; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 128-132; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 121-127.

GVO, dem Leitfaden zur Kfz-GVO,²⁹⁰ den Leitlinien für vertikale Beschränkungen²⁹¹ sowie der Bekanntmachung über die Definition des relevanten Marktes.²⁹² Hierauf soll im Rahmen dieser Arbeit nicht näher eingegangen werden.

aa. Relevante Marktanteilsschwellen nach Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO

Nach Art. 3 Abs. 1 S. 1 Kfz-GVO gilt die Freistellung nur dann, wenn der Anteil des Kfz-Lieferanten am relevanten Markt, auf dem er Kraftfahrzeuge, Ersatzteile oder Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen verkauft, 30% nicht überschreitet. Hierbei handelt es sich um einen allgemeinen Schwellenwert, der insbesondere auch für die Variante des exklusiven Vertriebs neuer Kraftfahrzeuge zu beachten ist.²⁹³ Für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge über quantitativ-selektive Vertriebssysteme sieht Art. 3 Abs. 1 S. 2 Kfz-GVO dagegen eine Sonderregelung vor.²⁹⁴ Dieses Vertriebsmodell ist bei einem Marktanteil des Kfz-Herstellers von bis zu 40% zulässig.²⁹⁵ Im Hinblick auf den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge gilt somit für Alleinvertriebssysteme ein strengerer Maßstab als für quantitativ-selektive Vertriebssysteme, was sich insbesondere mit dem hohen Marktabschottungseffekt des Exklusivvertriebs erklären lässt; letzterer teilt einen Markt in überschneidungsfreie Vertragsgebiete auf.²⁹⁶

²⁹⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 6.

²⁹¹ Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen - , ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 88-99.

²⁹² Bekanntmachung der Kommission über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft, ABl. 1997 Nr. C 372 vom 09.12.1997, S. 5; kritisch hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 137.

²⁹³ Vertiefend: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 126.

²⁹⁴ Zu der Legaldefinition eines quantitativen selektiven Vertriebssystems siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO.

²⁹⁵ Siehe auch Erwägungsgrund Nr. 7 der Kfz-GVO; zur Begründung dieses großzügigeren Schwellenwerts siehe Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 5.

²⁹⁶ Vergleiche: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 127.

Letztlich hebt Art. 3 Abs. 2 S. 3 Kfz-GVO für rein qualitative-selektive Vertriebssysteme die allgemeine Schwellenwertregelung gänzlich auf.²⁹⁷ Diese Vertriebssysteme können unabhängig von der Einhaltung von Marktanteilsschwellen durch die Kfz-GVO freigestellt werden. Denn nach Auffassung der Kommission bringen qualitativ-selektive Vertriebssysteme – unabhängig von der Höhe des Marktanteils des Kfz-Lieferanten – objektive Vorteile mit sich, die nach Art und Umfang geeignet sind, die mit ihnen verbundenen Nachteile für den Wettbewerb auszugleichen.²⁹⁸ Hauptanwendungsfall des qualitativ-selektiven Vertriebs ist der Bereich der Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen. Da alle Kfz-Hersteller auf dem relevanten Markt für Kundendienstleistungen einen Marktanteil von deutlich mehr als 30% besitzen, kommt für die Auswahl der zugelassenen Werkstätten letztlich nur eine qualitative Selektion in Betracht.²⁹⁹

bb. Anwendung der "De minimis"-Bekanntmachung

Darüber hinaus findet auf Vereinbarungen im Kraftfahrzeugbereich grundsätzlich auch die "De minimis"-Bekanntmachung der Kommission Anwendung.³⁰⁰

Während Art. 3 Abs. 1 und 2 Kfz-GVO eine Aussage darüber trifft, bis zu welchen Marktanteilsschwellen – unter Art. 81 Abs. 1 EG fallende – wettbewerbsbeschränkende vertikale Vereinbarungen in den Genuss der Gruppenfreistellung kommen können, quantifiziert die "De minimis"-Bekanntmachung mit Hilfe von niedrigeren Marktanteilen

²⁹⁷ Zu der Legaldefinition eines qualitativen selektiven Vertriebssystems siehe: Art. 1 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO.

²⁹⁸ Erwägungsgrund Nr. 8 der Kfz-GVO.

²⁹⁹ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 38; siehe ferner: Ebel, Kartellrecht, Art. 81, Rz. 314; Creutzig, Jürgen, WRP 2002, S. 1124 (1129); Roniger, ecolex 2002, S. 864 (865).

³⁰⁰ Bekanntmachung der Kommission über Vereinbarungen von geringer Bedeutung, die den Wettbewerb gemäß Artikel 81 Absatz 1 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft nicht spürbar beschränken (de minimis), ABl. 2001 Nr. C 368 vom 22.12.2001, S. 13, im Folgenden: "De minimis"-Bekanntmachung.

teilsschwellen, was nach Ansicht der Kommission von vorneherein keine spürbare Wettbewerbseinschränkung darstellt und daher schon nicht dem Kartellverbot des Art. 81 Abs. 1 EG unterliegt.³⁰¹

Für den Kraftfahrzeugbereich ist in der Regel die untere "De minimis"-Schwelle in Höhe von 5% maßgeblich, da innerhalb dieses Sektors parallele Netze mit ähnlichen vertikalen Vereinbarungen durch mehrere Hersteller existieren und hierdurch Marktabschottungen bewirkt werden.³⁰² Nach Auffassung der Kommission kann ein solcher kumulativer Effekt insbesondere dann vorliegen, wenn mehr als 30% der konkurrierenden Kraftfahrzeuge über selektive Vertriebssysteme vermarktet werden, die aufgrund ihrer Kriterien verhindern, dass Gruppen von Händlern Zugriff zum Markt erhalten, obwohl sie die fraglichen Fahrzeuge auf angemessene Weise verkaufen könnten.³⁰³

Nach den oben genannten Grundsätzen tragen Marktteilnehmer bis zu einem Marktanteil von 5% jedoch regelmäßig nicht zu diesem kumulativen Effekt bei. Dies hat zur Konsequenz, dass ein Kfz-Lieferant, dessen Marktanteil die "De minimis"-Schwelle nicht erreicht, bei seinen Vertriebsvereinbarungen die Allgemeinen und Besonderen Voraussetzungen der Art. 3 und Art. 5 Kfz-GVO nicht erfüllen muss.³⁰⁴ Gleichwohl kann auch unterhalb eines Marktanteils von 5% das Kartellverbot des Art. 81 Abs. 1 EG eingreifen, sofern die betreffende Vertriebsvereinbarung Kernbeschränkungen enthält.³⁰⁵ Maßgeblich sind insoweit die Kernbeschränkungen des Art. 4 Kfz-GVO,

³⁰¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.1. (Antwort zu Frage 7); siehe hierzu auch Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3, Rz. 7 ff.

³⁰² "De minimis"-Bekanntmachung, ABl. 2001 Nr. C 368 vom 22.12.2001, S. 13, Ziff. 8.

³⁰³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.1. (Antwort zu Frage 7).

³⁰⁴ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.1. (Antwort zu Frage 7); Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 61; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 127.

³⁰⁵ Erwägungsgrund Nr. 12 der Kfz-GVO.

der in der "De minimis"-Bekanntmachung enthaltene Katalog von schwerwiegenden Beschränkungen gilt für den Kfz-Vertrieb nicht.³⁰⁶

Auch wenn die meisten Kfz-Hersteller die niedrige "De minimis"-Schwelle bislang stets überschritten haben, ist die Bagatellbekanntmachung in der Praxis durchaus relevant geworden. So hat die Kommission im Jahr 2004 für das Vertriebssystem von Porsche die Anwendbarkeit der "De minimis"-Regel bestätigt.³⁰⁷

c. Trennung von Vertrieb und Kundendienst

Einen weiteren Grundpfeiler der Kfz-GVO stellt die Reorganisation der unter der Kfz-GVO 1475/95 noch zwingend vorgesehenen Verbindung von Kraftfahrzeugvertrieb und Kundendienst dar.³⁰⁸ Da sich nach Auffassung der Kommission eine natürliche Verbindung zwischen Verkauf und Service nicht im bislang angenommenen Maß bestätigt habe, sieht die Kfz-GVO nunmehr grundlegende Änderungen vor.³⁰⁹ Danach darf ein Vertragshändler nicht darin beschränkt werden, die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen an zugelassene Werkstätten untervertraglich weiterzuvergeben, Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO. Umgekehrt kann ein Kfz-Hersteller seine zugelassene Werkstatt nicht zum Verkauf neuer Kraftfahrzeuge verpflichten, so dass diese nunmehr als reine Vertragswerkstatt tätig werden kann, Art. 4 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO. Damit bricht die Kommission die Verbindung von Kraftfahrzeugvertrieb und Kundendienst aus beiden Richtungen auf. Nach Auffassung der Kommission wird

³⁰⁶ Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 61; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 121; Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (45).

³⁰⁷ Siehe hierzu: Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004; Kommission, Bericht über die Wettbewerbspolitik 2004, S. 56 f.

³⁰⁸ So noch: Art. 5 Abs. 1 Ziff. 1 lit. a Kfz-GVO 1475/95.

³⁰⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 83-88, Tz. 334-244; Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. d; Erwägungsgrund Nr. 21 der Kfz-GVO; siehe auch Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 15, Rz. 6.

den berechtigten Interessen der Verbraucher, Kfz-Lieferanten und Vertragshändler gleichermaßen Rechnung getragen. Einerseits steht den Verbrauchern auch unter der Geltung der Kfz-GVO ein flächen-deckendes Servicenetz zur Verfügung, das zugleich der Kontrolle so-wie dem qualitativen Anforderungsprofil des Lieferanten unterliegt.³¹⁰ Andererseits wird die Unabhängigkeit des Vertragshändlers gestärkt, der nunmehr eigenständig entscheiden kann, ob er den grundsätzlich als lukrativ bewerteten Kundendienst beibehält oder seine Anstren-gungen ausschließlich auf den Neuwagenvertrieb einer oder mehre-
rer Fahrzeugmarken konzentriert.³¹¹

3. Ordnungspolitische Zielsetzungen und Maßnahmen der Kfz-GVO

Mit der Einführung der vorgenannten Grundprinzipien und weiterer sektorspezifischer Bestimmungen verfolgt die Kfz-GVO mehrere Kernziele. Diese orientieren sich an den von der Kommission im Rahmen ihres Verordnungsentwurfs vom 16.03.2002 benannten Gründen für die Einführung einer neuen sektorspezifischen GVO.³¹²

a. Verhinderung der Marktabschottung im Neufahrzeugvertrieb und -service

Mit der Kfz-GVO will die Kommission den ungehinderten Marktzu-gang von konkurrierenden Kfz-Herstellern sicherstellen und durch Marktabschottungen bedingte Behinderungen des Interbrand-Wett-bewerbs ausschließen. Auslöser dieses Regelungsanliegens waren die im Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 konstatierten Wett-

³¹⁰ MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

³¹¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.6.

³¹² Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1; Zu diesem systematischen Zusammenhangs vergleiche auch: Kommission, Staff working document No. 1, S. 9 (Fußnote 16).

bewerbsprobleme, insbesondere die zu geringe Bedeutung des Mehrmarkenvertriebs unter der Vorgängerverordnung.³¹³ Überdies äußerte die Kommission in ihrer Überprüfung aus dem Jahr 2000 Bedenken im Hinblick darauf, dass infolge zunehmender Marktkonzentrationen sowie der oligopolistischen Strukturen der Kfz-Vertriebsmärkte eine stetige Verringerung des Interbrand-Wettbewerbs eintreten könnte, was wiederum den Markteintritt für Neueinsteiger erschweren würde.³¹⁴

Mit Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO erleichtert die Kommission die Möglichkeit zum Mehrmarkenvertrieb wesentlich und hebt damit zugleich dessen große Bedeutung für einen effektiven Interbrand-Wettbewerb hervor. Denn für neu auf den Markt kommende oder aber expandierende Kfz-Hersteller ist es in den meisten Fällen günstiger, wenn diese auf bereits etablierte Vertriebsnetze zurückgreifen können.³¹⁵

b. Sicherung des Wettbewerbs innerhalb der nationalen Vertriebsnetze

Des Weiteren zielt die Kfz-GVO darauf ab, den "Zwangsjackeneffekt" der Vorgängerverordnung zu beseitigen und den Intra-brand-Wettbewerb durch Anreize zur Diversifizierung der Vertriebsformen zu fördern.³¹⁶ Hintergrund war die im Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO

³¹³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 78, Tz. 208-210 und S. 97-99, Tz. 272-277.

³¹⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 31, Tz. 79; Monti, Who will be in the drivers's seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000; Kommission, Staff working document No. 4, S. 1 f. Die Anlage 4 zum Evaluierungsbericht der Kfz-GVO ist im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/wd4.pdf.

³¹⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 1; siehe auch: Brossette, Den Dingen auf dem Grund... – Der Evaluierungsbericht der EU-Kommission, Autohaus online vom 10.06.2008, am 15.06.2008 abgerufen unter: http://www.autohaus.de/cms/670078/ah_artikel?_backID=.

³¹⁶ Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. a; Kommission, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor – Derzeitige und neue Regeln, S. 9; Kom-

1475/95 festgestellte Homogenität der Vertriebslandschaft, die sich nach Einschätzung der Kommission als Hindernis für den Intra-Brand-Wettbewerb erwiesen hat.³¹⁷ Daher enthält die Kfz-GVO eine Vielzahl von sektorspezifischen Regelungen, die zur gewünschten Vielfalt und Innovation in den Vertriebssystemen beitragen sollen.

So erweitert die Kommission zunächst in Art. 2 Abs. 1 Kfz-GVO den Anwendungsbereich der Verordnung auf alle möglichen Formen von vertikalen Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor und räumt einem Kfz-Lieferanten somit die Möglichkeit ein, unterhalb der in Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO angeführten Marktanteilsschwellen frei zwischen einem selektiven oder exklusiven Vertriebssystem zu wählen.³¹⁸ Daneben eröffnet die Kfz-GVO dem Vertragshändler zusätzliche Handlungsspielräume.³¹⁹ Dieser kann fortan Kundendienstarbeiten untervertraglich weitervergeben (Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO), zusätzliche Verkaufs- und Auslieferungsstellen errichten (Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO) und innovative Formen des Mehrmarkenvertriebs entwickeln (Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO).

c. Erleichterung des grenzüberschreitenden Handels mit Kraftfahrzeugen

Vor dem Hintergrund mehrerer Kommissionsentscheidungen, welche die Behinderung des Übergrenzüsgeschäfts zum Gegenstand hatten, und angesichts der sehr hohen Preisunterschiede, die die Kommission im Intra-Brand-Vergleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten

mission, Staff working document No. 1, S. 9.

³¹⁷ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 10-13, Tz. 13-20; Kommission, Staff working document No. 4, S. 7.

³¹⁸ Siehe hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.2.2. (Antwort zu Frage 3) und 4.3.1.; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 164 f. und 169.

³¹⁹ Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003, am 07.09.2004 abgerufen unter: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/; Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005, im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html.

festgestellt hat, liegt ein weiteres Ziel der Kfz-GVO in der Intensivierung des grenzüberschreitenden Intra-brand-Wettbewerbs.³²⁰ Daher sind in der Kfz-GVO eine Reihe von spezifischen Regelungen enthalten, die die potentiellen Beschränkungen des Parallelhandels beseitigen sollen.

Mit Art. 4 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO stellt die Kommission Vereinbarungen zum selektiven Vertrieb nur noch unter der Bedingung frei, dass passive wie auch aktive Verkäufe durch den Vertragshändler an Endverbraucher weder unmittelbar noch mittelbar beschränkt werden dürfen. Dem Händler eines selektiven Vertriebssystems steht es nunmehr frei, Fahrzeuge auch aktiv an Endverbraucher innerhalb der EU zu verkaufen.³²¹ Auch ist die Standortklausel des Art. 5 Abs. 2 Kfz-GVO darauf angelegt, den Intra-brand-Wettbewerb in ganz Europa zum Nutzen der Endverbraucher zu intensivieren.³²² Letztlich hebt Art. 4 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO bestehende Hindernisse für die Tätigkeit von EU-Vermittlern auf.³²³

d. Sicherstellung des Wettbewerbs innerhalb der autorisierten Werkstattnetze

Mit der Kfz-GVO will die Kommission effektiven Wettbewerb innerhalb der herstellereigenen Werkstattnetze sicherstellen.³²⁴ Ihrer Auffassung nach ist es erforderlich, einer durch fortdauernde Netzumstrukturierungen bedingten zahlenmäßigen Abnahme der Werkstätten entgegenzuwirken.³²⁵ Vor diesem Hintergrund bildet die Reorga-

³²⁰ Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. b und Ziff. 2; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Kommission, Staff working document No. 4, S. 12 f.

³²¹ Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003.

³²² Vertiefend: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.3.

³²³ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Kommission, Staff working document No. 4, S. 14.

³²⁴ Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002.

³²⁵ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 11; Kommission, Staff wor-

nisation der Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst eine Grundlage dafür, dass nunmehr auch reine Werkstattbetriebe in die Netze eintreten können. Diese dürfen gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO nicht zur gleichzeitigen Übernahme von Vertriebsaufgaben verpflichtet werden.

Für den Bereich der Wartungs- und Kundendienstaufgaben ist zunächst die allgemeine Marktanteilsschwelle des Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO von Bedeutung. Denn der Anteil der Werkstattnetze der Kfz-Hersteller beträgt auf den relevanten Kundendienstmärkten üblicherweise mehr als 30%, so dass sie ihre Kundendienstvereinbarungen nur dann gruppenweise freigestellt bekommen, wenn sie bei der Auswahl ihrer Werkstätten rein qualitative Selektionskriterien verwenden.³²⁶ Hierdurch werden Netzeintritte aller dementsprechend qualifizierten Unternehmen deutlich vereinfacht. Nach dem Willen der Kommission entscheidet fortan die Nachfrage des Marktes über Zahl und Standorte der Vertragswerkstätten.³²⁷

4. Sicherstellung der Unabhängigkeit von Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten

Ein weiteres Ziel der Kfz-GVO liegt in der Sicherstellung der Unabhängigkeit der Kfz-Händler von ihren Herstellern; diese konnte unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 nicht wesentlich gestärkt werden.³²⁸ Mit diesem Regelungsanliegen erkennt die Kommission an, dass im Kraftfahrzeugsektor die vertraglichen Beziehungen zwischen Kfz-

king document No. 1, S. 9.

³²⁶ Kommission, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor – Derzeitige und neue Regeln, S. 10 f.; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 172.

³²⁷ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 11; siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 8.

³²⁸ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 88-106, Tz. 245-298; Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. g.

Herstellern auf der einen Seite und Händlern und Werkstätten auf der anderen Seite im Wesentlichen durch ein Machtungleichgewicht zugunsten der Kfz-Hersteller geprägt ist.³²⁹ Händler und Werkstätten sind von ihrem Kfz-Lieferanten wirtschaftlich abhängig und daher oftmals nicht dazu bereit, den Interessen ihres Lieferanten zuwiderlaufende Aktivitäten zu entwickeln, auch wenn ihnen ein pro-kompetitives Verhalten unmittelbare finanzielle Vorteile brächte. Daher erweitert die Kommission in Art. 3 Kfz-GVO die Mindeststandards für den vertragsrechtlichen Schutz, die den Händler zu einem wettbewerbsorientierten Verhalten motivieren sollen.³³⁰ Mit einer aktiveren Rolle des Vertragshandels will sie den Intra-brand-Wettbewerb stärken und somit in einer durch Konsolidierungsprozesse der Kfz-Hersteller geprägten Zeit entgegenwirkende Wettbewerbsimpulse setzen.³³¹

Die notwendigen Bestandteile einer vertikalen Vereinbarung, an deren Aufnahme in den Vertrag die Freistellung gebunden ist, betreffen die Übertragung des Händlervertrages (Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO), die Einhaltung von Mindestkündigungsfristen (Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO), die Pflicht zur Begründung einer Kündigung (Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO) und die Durchführung eines außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahrens (Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO).

VI. Bedeutung der Kfz-GVO im System der Legalausnahme

Auch im System der Legalausnahme, das mit der VO Nr. 1/2003 am 01.05.2004 eingeführt worden ist, entfalten Gruppenfreistellungsver-

³²⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 30.

³³⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2.; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 169; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002.

³³¹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 30.

ordnungen konstitutive Wirkungen.³³² Ausgangspunkt hierfür ist der Wortlaut von Art. 1 Abs. 2 VO Nr. 1/2003, der besagt:

"Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Sinne von Art. 81 Abs. 1 des Vertrages, die die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 des Vertrages erfüllen, sind nicht verboten, ohne dass dies einer vorherigen Entscheidung bedarf."

Danach wirkt sich der Systemwechsel vom Genehmigungssystem der VO Nr. 17/62 hin zur Legalausnahme und zur unmittelbaren Anwendung von Art. 81 Abs. 3 EG lediglich auf förmliche Einzelfreistellungen aus. Diese "Entscheidungen" im Sinne des Art. 249 Abs. 4 EG entfallen seitdem ebenso wie das bislang in Art. 9 Abs. 1 VO Nr. 17/62 festgeschriebene Freistellungsmonopol der Kommission.³³³ Von der neuen Durchführungsverordnung unberührt bleiben dagegen Gruppenfreistellungen, die als "Verordnung" im Sinne des Art. 249 Abs. 2 EG in allen Teilen verbindlich sind und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten.³³⁴ Art. 81 Abs. 3 EG gewinnt im System der Legalausnahme eine "Doppelfunktion", nämlich eine selbstvollziehende einerseits und eine ermächtigende andererseits.³³⁵ Legalausnahme und Gruppenfreistellung bestehen nebeneinander, so dass ein unter Art. 81 Abs. 1 EG fallendes Vertriebssystem unmittelbar nach Art. 81 Abs. 3 EG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 VO Nr. 1/2003 zulässig

³³² Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 3; Schmidt, BB 2003, S. 1237 (1241); Fuchs, ZWeR 2005, S. 1 (10 ff.); Baron, WuW 2006, S. 358 (364 f.); Wagner, WRP 2003, S. 1369 (1381); anderer Auffassung sind unter anderem Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung Rz. 53; Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 435; Bechtold, EWS 2001, S. 49 (54).

³³³ Schumacher, WuW 2005, S. 1222 (1223 f.); Mäger, Europäisches Kartellrecht, 1. Kapitel, Rz. 31.

³³⁴ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 10 der VO Nr. 1/2003 sowie Art. 29 VO Nr. 1/2003; vertiefend: Wagner, WRP 2003, S. 1369 (1373); Klees, Europäisches Kartellverfahrensrecht, § 3, Rz. 19; Mäger, Europäisches Kartellrecht, 1. Kapitel, Rz. 31.

³³⁵ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 74; Mäger, Europäisches Kartellrecht, 1. Kapitel, Rz. 31.

sein und sich dessen Freistellung zugleich aus der Kfz-GVO ergeben kann; Lehre von den so genannten "Doppelwirkungen im Recht".³³⁶ Daher ist für eine konstitutive Wirkung von Gruppenfreistellungsverordnungen im System der Legalausnahme ohne Weiteres Raum, aber auch Bedarf, denn der im Vordergrund stehende Zweck der Gruppenfreistellungsverordnungen – nämlich die Schaffung von Rechtssicherheit für Unternehmen – ließe sich nicht erreichen, wenn die nationalen Gerichte und Behörden nicht an die in den Verordnungen enthaltenen Beurteilungen der Kommission gebunden wären. Vor diesem Hintergrund kann die Kfz-GVO als "rechtlich verbindliche Konkretisierung" der Kfz-spezifischen Vorgaben von Art. 81 Abs. 1 und 3 EG bezeichnet werden.³³⁷ Sie will Herstellern, Händlern und Werkstätten einen "sicheren Hafen" bieten, innerhalb dessen sie einen Verstoß ihrer vertikalen Vereinbarungen gegen Art. 81 Abs. 1 EG nicht befürchten müssen.³³⁸

Gleichwohl zwingt die Kfz-GVO nicht zu ihrer Befolgung und zur Anpassung der Vertragswerke an die in der Verordnung enthaltenen Regelungen. Bereits 1986 hat der EuGH in seiner Entscheidung "VAG France/Magne" hierzu ausgeführt:³³⁹

"Als Durchführungsverordnung zu Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag beschränkt sich die Verordnung Nr. 123/85 darauf, den Wirtschaftsteilnehmern des Kraftfahrzeugsektors bestimmte Möglichkeiten an die Hand zu geben, ihre Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen dem Verbot des Artikel 85 Absatz 1 zu entziehen, obwohl sie bestimmte Arten von Alleinvertriebs- und Wettbewerbsverbotsklauseln enthalten. Die Verordnung Nr. 123/85 ver-

³³⁶ Vertiefend: Baron, WuW 2006, S. 358 (360 f.); Fuchs, ZWeR 2005, S. 1 (13); Wagner, WRP 2003, S. 1369 (1377); Schmidt, BB 2003, S. 1237 (1241) unter Bezugnahme auf Kipp, in: Festschrift für Martitz, S. 211 ff.

³³⁷ So: Schumacher, WuW 2005, S. 1222 (1224 f.).

³³⁸ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 5; siehe auch: Kommission, Staff working document No. 1, S. 2.

³³⁹ EuGH, Rs. 10/86, Slg. 1986, 4071, 4089 – VAG France SA/Établissements Magne SA.

pflichtet die Wirtschaftsteilnehmer jedoch nicht dazu, von diesen Möglichkeiten Gebrauch zu machen."

Demnach sind die Parteien nur dann zur Anpassung ihrer Verträge an die Kfz-GVO angehalten, wenn sie in den Genuss der Gruppenfreistellung gelangen wollen. Möchten sie dagegen von der Kfz-GVO abweichende Regelungen vereinbaren, so bleibt es ihnen unbenommen, sich darauf zu berufen, dass die betreffenden Vereinbarungen im konkreten Fall schon keine Wettbewerbsbeschränkung im Sinne des Art. 81 Abs. 1 EG darstellen oder sie die Voraussetzungen des Artikel 81 Abs. 3 EG unmittelbar erfüllen.³⁴⁰ Da die Unternehmen jedoch im Rahmen ihrer Selbsteinschätzung das Subsumtionsrisiko vollständig tragen müssen, besteht in der Praxis auch weiterhin das starke Bedürfnis nach der Rechtssicherheit des "sicheren Hafens" der Kfz-GVO.³⁴¹ Daher ist die Kfz-GVO auch nach Inkrafttreten der VO Nr. 1/2003 für die Ausgestaltung der Kfz-Vertriebsverträge von maßgeblicher Bedeutung.

Zusammenfassung zweiter Teil:

Der zweite Teil dieser Arbeit zeigt, dass der europäische Kraftfahrzeugvertrieb bevorzugt über Vertragshändlersysteme organisiert wird. Grundlage dieser Absatzkooperationen sind die in der Wirtschaftspraxis herausgebildeten Vertragshändlerverträge, die die rechtlich und wirtschaftlich selbständigen Absatzmittler besonders eng in die Vertriebsorganisationen der Kfz-Hersteller einbinden. Aus dieser Zusammenarbeit resultieren besondere Abhängigkeiten der Handelsstufe. Überdies ist das Vertragshändlerverhältnis durch ein Machtungleichgewicht zugunsten der Kfz-Hersteller wie auch einen Interessengegensatz der Parteien geprägt. Während Kfz-Lieferanten

³⁴⁰ Zur unmittelbaren Anwendung von Art. 81 Abs. 3 EG neben der Kfz-GVO siehe auch: BGH, Urteil vom 13.07.2004, WRP 2004, S. 1378 (1380) – Citroën.

³⁴¹ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 5.

darum bemüht sind, auf den nachgelagerten Vertrieb und Kundendienst ihrer Produkte weitgehenden Einfluss auszuüben, streben die Vertragshändler nach unternehmerischer Eigenständigkeit.

Die Vertriebsvereinbarungen des Kfz-Sektors enthalten üblicherweise Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 EG und stehen daher unter dem Einfluss des europäischen Kartellrechts. Auch nach Inkrafttreten der VO 1/2003 stellt die konstitutiv wirkende Kfz-GVO eine bedeutende Rechtsquelle für den Kraftfahrzeugvertrieb dar. Als nunmehr dritte Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor ist sie das Ergebnis eines Jahrzehnte andauernden Entwicklungsprozesses. Angesichts grundlegender Neuerungen betreffend Zielsetzungen, Grundprinzipien und Regelungsstruktur hat die Kfz-GVO innerhalb der Vertriebs- und Kundendienstsysteme des Kfz-Sektors die bislang gravierendsten Änderungen ausgelöst.

Dritter Teil: Der Händlerschutz im Rahmen der Kfz-GVO

Nachdem die Kernelemente und ordnungspolitischen Zielsetzungen der Kfz-GVO in Grundzügen dargestellt worden sind, konzentrieren sich die nachfolgenden Untersuchungen auf diejenigen Regelungen der Verordnung, die den Händler in seiner Unabhängigkeit vom Kfz-Lieferanten stärken sollen. Diese Normen werden innerhalb der Literatur und Praxis vielfach unter dem Schlagwort der Händlerschutzbestimmungen zusammengefasst.³⁴²

Regelungen, die auf eine wirtschaftliche und rechtliche Stärkung des Vertragshändlers im Verhältnis zum Kfz-Lieferanten abzielen, sind seit jeher Bestandteil der Gruppenfreistellungsverordnungen des Kfz-Sektors.³⁴³ Ihre Bedeutung hat im bisherigen Entwicklungsverlauf kontinuierlich zugenommen. So hat die Kommission in der aktuellen Kfz-GVO den durch die Kfz-GVO 123/85 und Kfz-GVO 1475/95 geschaffenen Bestand an Händlerschutzbestimmungen nicht nur weiterentwickelt, sondern überdies vollständige Neuregelungen aufgenommen.³⁴⁴ Mit diesen Schutznormen reagiert die Kommission auf

³⁴² Siehe unter anderem: Joerges, RIW 1985, S. 525 (529); Gutbrod, EuZW 1991, S. 235 (235 f.); Friedrichs, Selektiver Vertrieb des Kraftfahrzeughandels, S. 84; Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 90; Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 283; Creutzig, Jürgen, Rechtliche Rahmenbedingungen für den Neufahrzeugvertrieb, S. 3 ff.; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3 Rz. 28; Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 900; Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 30; Polley in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1, 3 EG Fallgruppen Kfz-Vertrieb, Rz. 21 ff.; Brossette, Autohaus 9/2007, S. 24 (25).

³⁴³ So bereits: Art. 5 Abs. 2 Kfz-GVO 123/85 sowie Art. 5 Abs. 1 Ziff. 2 d und Abs. 2 Kfz-GVO 1475/95; Siehe in diesem Zusammenhang auch: CECRA, Comments on the Commission Evaluation Report on the operation of the Block Exemption Regulation 1400/2002, 30.07.2008, im Internet abrufbar unter: <http://www.cecra.eu/en/publications/documents/2008-143ENCECRACommentsonBERevaluationreport.pdf>.

³⁴⁴ So beispielsweise: Art. 3 Abs. 4-6 und Art. 5 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO (weiterentwickelte Schutznormen); Art. 3 Abs. 3 und Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO (vollständige Neuregelungen); siehe hierzu auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 6 f.

das zwischen Vertragshändlern und Kfz-Lieferanten bestehende Machtungleichgewicht. Denn bei Vertragshändlern handelt es sich für gewöhnlich um kleine oder mittlere Unternehmen (so genannte KMU), die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Abhängigkeit auf eine unbelastete Vertragsbeziehung zu ihren Kfz-Lieferanten angewiesen sind.³⁴⁵ Hier setzen die Händlerschutzbestimmungen der aktuellen Kfz-GVO an: Sie sollen die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit des Vertragshändlers fördern und absichern.³⁴⁶ Erwartungsgemäß stehen diese Schutzbestimmungen im Fokus der interessierten Parteien des Kraftfahrzeugsektors; sie haben dort – aber auch innerhalb der Wissenschaft – eine kontrovers geführte Diskussion ausgelöst.³⁴⁷ Während Kfz-Hersteller eine Beschränkung der Privatautonomie wie auch ihrer Organisationsrechte bemängeln und bereits die Kompetenz der Kommission zum Erlass einzelner Schutzbestimmungen in Frage stellen, betont das Kraftfahrzeuggewerbe die Notwendigkeit dieser Händlerschutznormen und setzt sich für deren Erhalt in der Kfz-GVO leidenschaftlich ein.³⁴⁸ Diese Ausgangslage erfordert es, die kartellrechtlichen Grundlagen des in der Kfz-GVO verankerten Händlerschutzes näher zu untersuchen.

Im Folgenden sollen zunächst das allgemeine Regelungskonzept und die Funktionsweise der Händlerschutznormen aufgezeigt wer-

³⁴⁵ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 88, Tz. 245; Kommission, Staff working document No. 4, S. 30.

³⁴⁶ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 6 und 53.

³⁴⁷ Zur Diskussion innerhalb der Wissenschaft siehe zunächst nur Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, III. Abschnitt, 4. Aufl., A (Einleitung GFVO), Rz. 22; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 87 ff.; Vogel in: Festschrift für Sonnenberger, S. 273 (275 und 277 ff.).

³⁴⁸ Siehe hierzu: ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 14 ff; VDA, Vorschläge für wesentliche Elemente einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002, April 2001; Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (135 f.); CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus; CECRA, The Automotive Block Exemption Regulation and its Future in 3 questions, February 2007, abrufbar unter: <http://www.cecra.eu/en/publications/documents/BROCHUREBER.pdf>

den. Anschließend werden die einzelnen Schutzvorschriften bestimmt und systematisch eingeordnet. Sodann richtet sich das besondere Augenmerk auf die Streitfrage, ob die Kommission mit der Aufnahme von Händlerschutzbestimmungen in den Verordnungstext nicht primär einen privatrechtlichen Interessenausgleich verfolgt und somit ihre auf das Kartellrecht beschränkte Regelungskompetenz überschritten hat. Abschließend soll überprüft werden, ob den Händlerschutznormen der Kfz-GVO eine Leitbildfunktion für die Inhaltskontrolle von Vertragshändlerverträgen im Sinne des § 307 BGB zukommt.

I. Regulationsstruktur und Funktionsweise der Händlerschutznormen

Zur Beantwortung der Frage, auf welchem Konzept die Schutzregelungen der Kfz-GVO aufbauen, kann auf eine Vielzahl von Erkenntnisquellen zurückgegriffen werden. Aufschluss geben einerseits die dem Verordnungstext vorangestellten Erwägungsgründe zur Kfz-GVO, der zur Kfz-GVO verfasste Leitfaden der Kommission/GD Wettbewerb wie auch die nachträglich veröffentlichte Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO ("Frequently asked questions").³⁴⁹ Hinzu treten weitere Pressemitteilungen, Memos, Wettbewerbsberichte und Evaluierungsberichte der Kommission.³⁵⁰ In ihnen werden die gesetzgeberischen Motive und die darauf aufbauenden Maßnahmen der Kfz-GVO erklärt, die die Kommission im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und rechtlichen Stärkung des Vertragshandels verfolgt. Danach begründet sie das Erfordernis eines kartellrechtlichen Händlerschutzes mit den nachfolgenden Grundannahmen und Zielsetzungen:

³⁴⁹ Beide Dokumente können abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html.

³⁵⁰ Die meisten dieser Dokumente können im Internet auf der sektorspezifischen Homepage der Kommission unter http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/overview_en.html abgerufen werden.

Die Kommission geht von der Annahme aus, dass ein starker und unabhängiger Vertragshandel besondere Impulse für eine Belebung des Wettbewerbs und ein Zusammenwachsen der Märkte auslöst. In Abschnitt 5.3. des Leitfadens führt sie hierzu explizit aus:

"Für die Entwicklung des Binnenmarktes für neue Kraftfahrzeuge ist die Rolle der Händler von zentraler Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass ein starker, unabhängiger Einzelhandel zu einem den Wettbewerb intensivierenden, innovativeren Verhalten führt, was den Verbrauchern zugute kommt. Daher erweitert die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 den Freiraum der Händler, ihre Geschäfte nach ihren eigenen Vorstellungen zu führen. Insbesondere werden mit der neuen Verordnung die Möglichkeiten der Hersteller und ihrer Importeure erheblich eingeschränkt, ihren Händlern Verpflichtungen aufzuerlegen, die für den Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge oder die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen nicht unabdingbar sind."

Damit knüpft die Kommission an die negativen Erfahrungen im Zusammenhang mit der Funktionsweise der vorangegangenen Verordnung an. In ihrem Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 aber auch in weiteren Dokumenten hat sie in diesem Zusammenhang hervorgehoben, dass die mit den damaligen Bestimmungen verfolgten Ziele – nämlich den Händlern mehr Spielraum für ihre Geschäftstätigkeit im Kfz-Vertrieb und Kundendienst zu gewähren und ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit zu erhalten – nicht erreicht wurden.³⁵¹ Die Kfz-Hersteller hätten aufgrund der weiter bestehenden Abhängigkeiten ihre Vertriebsnetze umfassend kontrollieren können, was sich auf den Interbrand- wie auch den Intra-brand-Wettbewerb negativ ausgewirkt habe. Diese Schwächen der Vorgängerverordnung sollen die

³⁵¹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 106; Monti, Who will be in the drivers's seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000; Kommission, Die neue Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor – Derzeitige und neue Regeln, S. 2 und 9; Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. g.

Wettbewerbsregelungen der aktuellen Kfz-GVO überwinden.³⁵² Ihr Ziel, auf der den Kfz-Herstellern nachgeordneten Handelsstufe einen wirksamen Wettbewerb zu ermöglichen, sucht die Kommission durch ein mehrstufiges Regelungskonzept zu erreichen.

Zum einen wirkt sie darauf hin, dem Vertragshandel zusätzliche Freiräume für autonome – von den Vertriebsstrategien der Kfz-Hersteller losgelöste – Wettbewerbsaktivitäten zu eröffnen. Hierzu hat die Kommission vornehmlich in Art. 4 und 5 Kfz-GVO Freistellungsbedingungen formuliert, die das eigenständige wettbewerbliche Verhalten der Vertragshändler vor dem kontrollierenden Einfluss ihrer Kfz-Lieferanten schützen sollen.³⁵³ Diese, auf eine Liberalisierung der Handelstätigkeit ausgerichteten Regelungen bilden den eigentlichen Schwerpunkt des Händlerschutzes. Sie betreffen beispielsweise den nunmehr vereinfachten Mehrmarkenvertrieb, die freie Entscheidung des Händlers zur Übernahme von Kundendienstaufgaben, die Möglichkeit zur Errichtung von zusätzlichen Verkaufs- und Auslieferungsstellen innerhalb des Gemeinsamen Marktes, die Option zur Übertragung der vertriebsvertraglichen Rechte auf einen anderen Vertragshändler wie auch die erweiterten Möglichkeiten, an Abnehmer im Ausland zu verkaufen.³⁵⁴ Etliche dieser Handlungsoptionen des Vertragshandels resultieren aus einer bis dahin nicht gekannten Beschränkung des Organisationsrechts der Kfz-Lieferanten, allem voran in dem Verbot der unter der Kfz-GVO 1475/95 noch zugelassenen Kombination von ausschließlichem und selektivem Vertrieb wie auch der Aufgabe der bislang als notwendig erachteten Verknüpfung von Kfz-Vertrieb und Kundendienst.³⁵⁵ Mit den oben genannten Schutz-

³⁵² Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1 lit. g.

³⁵³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.2.2. (Antwort zu Frage 6) und 5.3; siehe auch: Erwägungsgründe Nr. 12, 16 und 29 der Kfz-GVO.

³⁵⁴ Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003; Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005; Umfassend hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 5.3.1., 5.3.2., 5.3.3., 5.3.4., 5.3.6. und 5.3.7.

³⁵⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 3.2. und 5.3. Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom

normen greift die Kommission in den zwischen Kfz-Lieferanten und Händlern bestehenden Interessenantagonismus ein, indem sie auf der einen Seite dem Streben der Lieferantenseite nach einer möglichst straffen Vertriebsorganisation engere Grenzen setzt und auf der anderen Seite dem Bedürfnis der Handelsstufe nach geschäftlicher und rechtlicher Unabhängigkeit stärker Rechnung zu tragen sucht.³⁵⁶ Dabei wirken sich diese Schutzbestimmungen nicht nur auf die inhaltliche Gestaltung der freizustellenden Vertragshändlerverträge selbst aus, sondern richten sich ebenso gegen außerhalb der Vertriebsvereinbarung stattfindende Maßnahmen der Kfz-Hersteller, mit denen die gewünschten Wettbewerbshandlungen des Vertragshändlers unterminiert werden.³⁵⁷

Zum anderen hat die Kommission in Art. 3 Abs. 4-6 Kfz-GVO zusätzliche Mindeststandards über den vertragsrechtlichen Schutz aufgestellt.³⁵⁸ Genau genommen handelt es sich hierbei um flankierende Schutzmaßnahmen, welche die Vertragshändler dazu ermutigen sollen, dass sie die ihnen eröffneten Freiräume für pro-kompetitive Aktivitäten auch nutzen.³⁵⁹ Die Kommission rechnet mit Abwehrstrategien der Kfz-Lieferanten.³⁶⁰ Daher sind die Händlerschutzbestimmungen

16.03.2002, S. 13, Tz. 9, 12, 34 und 35; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; siehe hierzu auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 6; Tsoraklidis, Competition Policy Newsletter 2/2002, S. 31 (32 f.).

³⁵⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.; Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003; siehe hierzu auch Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 241; Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 f.

³⁵⁷ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6); siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 70). Zu dem Verbot von mittelbaren Verkaufsbeschränkungen siehe auch: Erwägungsgründe Nr. 16 und 20 der Kfz-GVO.

³⁵⁸ Siehe hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 3.2., 4.3.2. und 5.3.8. (Antwort zu Frage 70); Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 56, Tz. 169.

³⁵⁹ Erwägungsgründe Nr. 9 und 11 der Kfz-GVO; Kommission, Staff working document No. 1, S. 10; siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 13.

³⁶⁰ Vergleiche hierzu: Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6); Pressemitteilung

des Art. 3 Kfz-GVO darauf ausgerichtet, relativ stabile vertragliche Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen die Vertragshändler in einen wirksamen Wettbewerb untereinander treten können.³⁶¹ Zu den notwendigen Bestandteilen, die in die freizustellende Vertriebsvereinbarung positiv aufzunehmen sind, zählen die Kündigungsbestimmungen gemäß Art. 3 Abs. 4 und 5 Kfz-GVO, das Streitbeilegungsverfahren nach Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO und die in Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO neu geschaffene Möglichkeit zur Unternehmensübertragung.³⁶² Diese vertraglichen Mindestanforderungen sollen die Unabhängigkeit des Vertragshändlers stärken, indem sie potentielle Sanktionsmaßnahmen des Kfz-Lieferanten von vorneherein erschweren respektive deren Aufdeckung erleichtern.³⁶³ Daneben sind die zu beachtenden Mindestlaufzeiten und Kündigungsfristen darauf angelegt, das Druckpotential des Kfz-Herstellers im Hinblick auf bereits vom Vertragshändler getätigte Investitionen zu verringern.³⁶⁴ Eine Besonderheit weist schließlich Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO auf, der auch ein Zusammenwachsen der Märkte fördern soll.³⁶⁵

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass der in der Kfz-GVO verankerte Händlerschutz einem komplexen Regelungsansatz folgt. Im Hinblick auf das Ziel, die Unabhängigkeit des Vertragshandels zu stärken, ist die Kommission primär darum bemüht, der den Kfz-Liefe-

IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002 und Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; siehe auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

³⁶¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2.; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Kommission, Staff working document No. 4, S. 30.

³⁶² Siehe auch: Erwägungsgründe Nr. 9-11 der Kfz-GVO; vertiefend: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 5.3.5., 5.3.7., 5.3.8. und 5.4.5.; Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 20.

³⁶³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 70); Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Clark, Competition Policy Newsletter 3/2002, S. 3.

³⁶⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 91 f., Tz. 250-254; Kommission, Staff working document No. 1, S. 7 f; siehe auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 28.

³⁶⁵ Erwägungsgrund Nr. 10 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.7.

ranten nachgelagerten Handelsstufe zusätzliche Handlungsfreiräume für eigenständige wettbewerbliche Aktivitäten zu eröffnen. In Relation zu diesen Liberalisierungsbemühungen des Ordnungsgebers nehmen die formellen Mindeststandards über den vertragsrechtlichen Schutz im Sinne der Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO lediglich eine unterstützende und somit nachrangige Funktion ein. Sie begünstigen ein Klima der Vertragssicherheit, in dem Vertragshändler eher dazu bereit sein werden, die ihnen eröffneten – auch grenzüberschreitenden – Wettbewerbsmöglichkeiten zu nutzen.

II. Systematische Einordnung der einzelnen Händlerschutzregelungen

Auf Grundlage der zuvor gewonnenen Erkenntnisse lassen sich nunmehr die einzelnen Händlerschutznormen der Kfz-GVO konkret bestimmen. Dem Händlerschutz zuzuordnen sind einerseits all diejenigen Regelungen der Kfz-GVO, die unmittelbar Freiräume für eigenständige wettbewerbliche Aktivitäten der Vertragshändler eröffnen und sie vor dem kontrollierenden Einfluss der Kfz-Hersteller schützen. Andererseits zählen hierzu auch die in der Kfz-GVO enthaltenen Mindestvoraussetzungen über den vertraglichen Schutz, die als flankierende Maßnahmen den Vertragshandel zu pro-kompetitiven Aktivitäten ermutigen sollen. Diese, an den ordnungspolitischen Zielsetzungen der Kommission anknüpfende Zuordnung, weist den Gesamtumfang des Händlerschutzes der Verordnung aus.

Daneben ergeben sich aus dem Aufbau und der Struktur der Kfz-GVO weiterreichende Differenzierungsmerkmale, die auch für die in der Verordnung enthaltenen Schutznormen von Bedeutung sind.

Wie bereits festgestellt, unterscheidet die Kommission innerhalb der Kfz-GVO zwischen allgemeinen Voraussetzungen nach Art. 3, Kernbeschränkungen im Sinne von Art. 4 und besonderen Voraussetzun-

gen gemäß Art. 5.³⁶⁶ Händlerschutzbestimmungen sind in sämtlichen der zuvor genannten Regelungsgruppen enthalten.³⁶⁷ Hiergegen gerichtete Verstöße bewertet die Kommission aufgrund ihrer mehr oder weniger gravierenden Wirkungen für den Wettbewerb unterschiedlich schwer; sie lösen voneinander abweichende Rechtsfolgen aus.³⁶⁸ Beispielsweise begründet die Beschränkung eines durch Art. 4 Kfz-GVO geschützten Händlerrechts den Verlust der Gruppenfreistellung für den gesamten Händlervertrag, während bei der Missachtung eines durch Art. 5 Kfz-GVO gesicherten Händlerrechts gegebenenfalls nur die betreffende Vertragsklausel nicht mehr freigestellt ist. Daher sollen nachfolgend auch die sich aus der Regelungssystematik der Kfz-GVO ergebenden Gewichtungen berücksichtigt werden.

1. Schutz des Vertragshandels durch Kernbeschränkungen

Insbesondere um das eigenständige wettbewerbliche Verhalten eines Vertragshändlers zu schützen, sind in Art. 4 Kfz-GVO besonders schwerwiegende wettbewerbsschädigende Beschränkungen aufgelistet, auf die sich die Freistellung im Rahmen der Verordnung nicht erstreckt.³⁶⁹ Das Vorliegen bereits einer dieser Kernbeschränkungen führt automatisch dazu, dass der Vorteil der Gruppenfreistellung nicht nur für die betreffende vertikale Beschränkung, sondern für den Händlervertrag im Ganzen verloren geht; so genanntes "Alles oder Nichts-Prinzip."³⁷⁰ Im Hinblick auf diese gravierende Rechtsfolge wer-

³⁶⁶ Vergleiche hierzu bereits oben S. 61; siehe ferner: Frenz, Handbuch Europarecht, Band 2, Rz. 820 f. und 826.

³⁶⁷ So beispielsweise: Übertragbarkeit einer Vertriebsvereinbarung (Allgemeine Voraussetzung nach Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO); Wahlfreiheit zur Übernahme von Aufgaben des Vertriebs oder Kundendienstes (Kernbeschränkung nach Art. 4 Abs. 1 litt. g, h Kfz-GVO); Anbieten von Leasingdienstleistungen (Besondere Voraussetzung gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a Kfz-GVO).

³⁶⁸ Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 246-250; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 82 f.

³⁶⁹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6).

³⁷⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4.; Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen - , ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 46; zum "Alles oder Nichts-Prinzip" siehe: Axster,

den die in Art. 4 Kfz-GVO enumerierten Kernbeschränkungen auch als schwarze Klauseln bezeichnet.³⁷¹ Bei der Prüfung einer individuellen Freistellung nach Art. 81 Abs. 3 EG ist überdies zu beachten, dass eine Einzelfreistellung für Händlerverträge, die Kernbeschränkungen enthalten, unwahrscheinlich ist.³⁷² Angesichts der Schwere dieser Beschränkungen besteht eine Vermutung der Kartellrechtswidrigkeit.

Zu den durch Art. 4 Kfz-GVO besonders geschützten Wettbewerbsaktivitäten des Vertragshandels zählen:

- Die Preisbildungsfreiheit des Handels (Art. 4 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO);
- die aktive und passive Verkaufstätigkeit innerhalb des Gemeinsamen Marktes (Art. 4 Abs. 1 litt. b, d, e Kfz-GVO);
- Querlieferungen zwischen Händlern innerhalb eines selektiven Vertriebssystems (Art. 4 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO);
- Möglichkeit zum Verkauf von europaweit verfügbaren Fahrzeugmodellen (Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO);³⁷³
- die Möglichkeit zur Trennung von Kfz-Handel und Werkstattgeschäft (Art. 4 Abs. 1 litt. g, h Kfz-GVO);

WuW 1994, S. 615 ff.; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 11; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 246 f.

³⁷¹ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 4, Rz. 1; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 4 Rz. 1.

³⁷² Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4.; Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen -, ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 46; Bekanntmachung der Kommission - Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag -, ABl. 2004 Nr. C 101/08 vom 27.04.2004, S. 97, Tz. 46 und 79.

³⁷³ Diese Schutznorm bezieht sich ausschließlich auf den Vertrieb von Kraftfahrzeugen.

- die Möglichkeit zur Belieferung von unabhängigen Werkstätten mit Ersatzteilen (Art. 4 Abs. 1 lit. i Kfz-GVO);³⁷⁴
- den freien Bezug von Originalersatzteilen oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen (Art. 4 Abs. 1 lit. k Kfz-GVO).³⁷⁵

2. Schutz des Vertragshandels durch allgemeine Voraussetzungen

Ganz anderer Art sind die in Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO enthaltenen Schutzbestimmungen. Denn diese Regelungen stellen in einer Positivliste Bestandteile für die inhaltliche Ausgestaltung der vertikalen Vereinbarung auf, an deren Aufnahme in den Vertrag die Gruppenfreistellung geknüpft ist.³⁷⁶ Dieses sektorspezifische und im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen auch strengere Regelungskonzept beruht auf den Erfahrungen der Kommission, denen zufolge stabile vertragliche Rahmenbedingungen ermöglichen, dass Vorteile eines verbesserten Vertriebs und Kosteneinsparungen an die Verbraucher weitergegeben werden.³⁷⁷ Diesen Schutznormen weist die Kommission einen hohen Stellenwert zu, was sich auch in den bei einer Missachtung von Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO ergebenden Rechtsfolgen zeigt. Denn ist bereits einer der notwendigen Vertragsbestandteile in der Vertriebsvereinbarung nicht oder nicht vollständig aufgenommen, greift die Gruppenfreistellung insgesamt nicht.³⁷⁸ Andererseits begründet eine Nichtaufnahme der in Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO vorgese-

³⁷⁴ Diese Schutznorm bezieht sich ausschließlich auf den Verkauf von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und Ersatzteilen.

³⁷⁵ Diese Schutznorm bezieht sich ausschließlich auf den Verkauf von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und Ersatzteilen.

³⁷⁶ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 52; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3, Rz. 1; Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

³⁷⁷ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2. (Antwort zu Frage 8).

³⁷⁸ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2. (Antwort zu Frage 9); Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 55; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 848; Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Art. 3, Rz. 4.

nenen Vertragsbestandteile keine Vermutung der Kartellrechtswidrigkeit.³⁷⁹ Im Prinzip kann daher eine die Bedingungen des Art. 3 Kfz-GVO nicht erfüllende Vereinbarung unmittelbar nach Art. 81 Abs. 3 EG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 VO Nr. 1/2003 zulässig sein. Die Beweislast dafür, dass trotz des Fehlens relevanter Bestimmungen für den vertraglichen Schutz die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG vorliegen, trägt allerdings die sich auf eine unmittelbare Freistellung berufende Partei.³⁸⁰

Zu den Händlerschutzbestimmungen des Art. 3 Kfz-GVO zählen:

- Die Freiheit zur Übertragung des Vertriebsvertrags (Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO).
- das Schriftformerfordernis und der Begründungszwang bei Kündigungen (Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO);
- die Vereinbarung von Mindestvertragslaufzeiten oder Kündigungsfristen (Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO);
- die vertragliche Aufnahme eines Streitbeilegungsverfahrens (Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO).

3. Schutz des Vertragshandels durch besondere Voraussetzungen

Letztlich trägt die Kommission dem eigenständigen wettbewerblichen Verhalten des Vertragshandels auch mit den besonderen Vorausset-

³⁷⁹ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 5 und Art. 4, Rz. 1.

³⁸⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2. (Antwort zu Frage 8). Dort nimmt die Kommission jedoch auf die unter der VO 17/62 noch mögliche Einzelfreistellung Bezug. Allgemein zur Selbstveranlagung der Unternehmen: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, EG Art. 81, Rz. 138 f. und 160.

zungen des Art. 5 Kfz-GVO Rechnung.³⁸¹ Diese Regelung enthält eine Liste nicht freigestellter Beschränkungen, mit deren Ausschluss von der Gruppenfreistellung die Kommission die erforderlichen Freiräume zur Vornahme der dort bezeichneten Geschäftsaktivitäten des Handels gewährleisten will. Dabei schließt Art. 5 Kfz-GVO sowohl die Verwendung direkter als auch indirekter Mittel zur Erreichung der dort angeführten Wettbewerbsbeschränkungen von der Anwendung der Kfz-GVO aus.³⁸²

Mit Artikel 5 Kfz-GVO unvereinbare Verpflichtungen können nach Auffassung der Kommission zu erheblichen wettbewerblichen Bedenken führen.³⁸³ Im Gegensatz zu den Kernbeschränkungen nach Art. 4 gewichtet die Kommission die wettbewerbspolitische Gefährlichkeit der in Art. 5 Kfz-GVO genannten Beschränkungen jedoch nicht so stark, dass sie dem gesamten Händlervertrag per se die Freistellung entziehen sollen.³⁸⁴ Können derartige unzulässige spezifische Verpflichtungen oder Maßnahmen nach dem nationalen Vertragsrecht von den übrigen Bestimmungen der vertikalen Vereinbarung dissoziiert werden, gelangt der verbleibende Rest des Händlervertrages gleichwohl in den Genuss der Kfz-GVO.³⁸⁵ Auch gibt es hinsichtlich des Schicksals der einzelnen wettbewerbsbeschränkenden Vertragsklausel keinen Automatismus. So ist denkbar, dass eine die Voraussetzungen des Art. 5 Kfz-GVO missachtende vertragliche Verpflichtung zwar gegen Art. 81 Abs. 1 EG verstößt, aber unabhängig von dem Eingreifen der Kfz-GVO jedenfalls unmittelbar die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG erfüllt.³⁸⁶ Denn auch bei Verfeh-

³⁸¹ Erwägungsgrund Nr. 29 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6).

³⁸² Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5; siehe auch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1280.

³⁸³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.2. (Antwort zu Frage 17).

³⁸⁴ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5; siehe auch: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 128; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 5 Rz. 1 f. Dieser formuliert: *"Art. 4 enthält die schärfer inkriminierten Klauseln, Art. 5 dagegen die eher lässlichen Sünden."*

³⁸⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.; Stopper in: Ensthaler/Stopper, EG-Kartellrecht, E 100 E, S. 20; Petsche, *ecolex* 2002, S. 860, (863). Dieser spricht von einem *"Prinzip der Abtrennbarkeit"*.

len einer besonderen Voraussetzung des Art. 5 Kfz-GVO besteht keine Vermutung der Kartellrechtswidrigkeit.³⁸⁷

Aufgrund der eher eingeschränkten Sanktionswirkungen des Art. 5 Kfz-GVO sind die in dieser Regelungsgruppe verankerten Schutznormen insgesamt am schwächsten zu bewerten. Der Händlerschutz des Art. 5 Kfz-GVO erstreckt sich auf:

- Die Möglichkeit zur Durchführung eines Mehrmarkenvertriebs (Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO);
- den Schutz vor ausschließlichen Bezugsverpflichtungen (Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO);
- die Freiheit zur Übernahme des Kundendienstes für mehrere Marken (Art. 5 Abs. 1 lit. b);³⁸⁸
- die Markenfreiheit des Vertragshändlers im Rahmen des Mehrmarkenvertriebs (Art. 5 Abs. 1 lit. c);
- den Schutz vor nachvertraglichen Wettbewerbsverboten (Art. 5 Abs. 1 lit. c);
- die Möglichkeit des Händlers zur Erbringung von Leasingdienstleistungen (Art. 5 Abs. 2 lit. a);³⁸⁹
- die Niederlassungsfreiheit des Vertragshändlers (Art. 5 Abs. 2 lit. b);³⁹⁰

³⁸⁶ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 5, Rz. 1.

³⁸⁷ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 5 und Art. 5, Rz. 1.

³⁸⁸ Diese Voraussetzung bezieht sich ausschließlich auf den Verkauf von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und Ersatzteilen.

³⁸⁹ Diese Voraussetzung bezieht sich ausschließlich auf den Vertrieb von Kraftfahrzeugen.

- das Recht der Vertragswerkstatt zur freien Standortwahl (Art. 5 Abs. 3).³⁹¹

III. Kompetenz der Kommission zum Erlass von Händlerschutzbestimmungen

Bereits mit dem Erlass der Kfz-GVO 123/85 setzte in Wissenschaft und Praxis eine lebhafte Diskussion zu der Frage ein, ob die Kommission durch die Aufnahme einzelner Händlerschutzbestimmungen nicht primär zivilrechtliche Sachverhalte geregelt und demzufolge ihre auf das Kartellrecht beschränkten Regelungskompetenzen überschritten hat.³⁹² Diese frühe Kritik bezog sich vornehmlich auf Art. 5 Abs. 2 Kfz-GVO 123/85, der insbesondere Regelungen zur Kündigung, zum eingeschränkten Konkurrenzverbot und zur Änderung der den Händlern zugewiesenen Vertragsgebiete enthielt.³⁹³ Der Meinungsstreit setzte sich unter der Geltung der Kfz-GVO 1475/95 fort und konzentrierte sich nunmehr im Wesentlichen auf den durch Art. 5 Abs. 2 und 3 Kfz-GVO 1475/95 modifizierten Kündigungsschutz, das in Art. 4 Abs. 1 und in Art. 5 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 erstmalig vorgesehene Schlichtungsverfahren sowie den durch Art. 3 Nr. 3 Kfz-GVO 1475/95 liberalisierten Mehrmarkenvertrieb.³⁹⁴ Da sich die divergierenden Auffassungen über die Jahre hinweg nicht annäherten, sieht sich die Kommission zu der Frage ihrer Rechtsetzungskompetenz bis in die Gegenwart hinein anhaltender Kritik ausgesetzt.³⁹⁵ Zu-

³⁹⁰ Diese Voraussetzung bezieht sich ausschließlich auf den Vertrieb von Kraftfahrzeugen.

³⁹¹ Diese Voraussetzung bezieht sich ausschließlich auf den Verkauf von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und Ersatzteilen.

³⁹² Siehe hierzu bereits oben S. 12.

³⁹³ Vertiefend: Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 16; Bunte/Sauter, EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, VO Nr. 123/85, Rz. 76 ff.; Kloyer, Der Vorrang von Gruppenfreistellungsverordnungen, S. 86 ff.

³⁹⁴ Hierzu: Rittner, JZ 1996, S. 377 (382 f.); Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 67 f.

³⁹⁵ Zu der fortdauernden Aktualität dieser Streitfrage siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 90; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 87 f.

dem hat sich der Streit mit der Verabschiedung der Kfz-GVO weiter verschärft. Denn mit dem Erlass der Kfz-GVO hat die Kommission den Schutz der Handelsstufe signifikant ausgeweitet. Dabei konzentriert sich die gegenwärtige Diskussion vornehmlich auf die erweiterten und zum Teil vollständig neu geschaffenen vertraglichen Mindestanforderungen gemäß Art. 3 Abs. 3 bis 6 Kfz-GVO.³⁹⁶

Den Ausgangspunkt der nachfolgend dargestellten Auseinandersetzung bildet die VO 19/65 in ihrer durch die VO 1215/99 geänderten Fassung, aus der die Kommission ihre Kompetenz zum Erlass der Kfz-GVO ableitet.³⁹⁷

1. Stand der Diskussion

Eine Ermächtigung der Kommission zum Erlass von Schutzregelungen zu Gunsten des Vertragshandels wird teils bestritten, teils mit unterschiedlichen Argumenten befürwortet. Die einzelnen Auffassungen stellen sich im Detail wie folgt dar:

a. Angemessener Ausgleich der Parteiinteressen ohne hinreichenden Wettbewerbsbezug

Weite Teile der Literatur sowie die internationalen und nationalen Interessenverbände der Automobilindustrie stellen die Rechtsetzungskompetenz der Kommission zur Ausgestaltung von Händlerschutzbe-

³⁹⁶ Hierzu beispielsweise Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 901; Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (43 f.); Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (134 f.).

³⁹⁷ Verordnung (EWG) Nr. 19/65 des Rates über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, ABl. EG Nr. 36 vom 06.03.1965, S. 533/65; geändert durch: Verordnung (EG) Nr. 1215/1999 des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 19/65/EWG über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, ABl. EG 1999, Nr. L 148 vom 15.06.1999, S. 1.

stimmungen innerhalb der Gruppenfreistellungsverordnungen des Kfz-Sektors in Frage.³⁹⁸ Die Kfz-GVO habe die Funktion, bestimmte Vertriebsvereinbarungen vom Verbot des Art. 81 Abs. 1 EG freizustellen. Dieser wettbewerbsrechtliche Bezug trete jedoch bei zahlreichen Regelungen zur Stärkung der Handelsstufe in den Hintergrund. Indem die Kommission zu Gunsten des Kfz-Handels vertragsrechtliche Schutzpositionen festschreibe, zielen sie vielmehr auf die Durchsetzung eines angemessenen Vertragshändlervertrages ab.³⁹⁹ Dieser Schutz des Vertragshändlers vor zu großer wirtschaftlicher Abhängigkeit vom Kfz-Lieferanten könne jedoch nur im nationalen Zivilrecht seinen Platz haben.⁴⁰⁰ Die aus dem Machtgefälle und der wirtschaftli-

³⁹⁸ Zur Kfz-GVO 123/85: Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071; Gutbrod, EuZW 1991, S. 235; Lukoff, CML Rev. 1986, S. 841 (859 f.); Martinek/Habermeier, ZHR 1994, S. 107 (133 f.). Zur Kfz-GVO 1475/95: Ebenroth/Lange, EWS 1995, S. 329 (331); Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 90 ff.; Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 299; Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 67 f. und 74; Niebling, WiB 1995, S. 906 (907); Niebling, MDR 1998, S. 1332; Bach, WuW 1995, S. 5 (18 f.); Rittner, JZ 1996, S. 377 (382 f.); Eilmansberger, wbl 1998, S. 340; VDIK, Ergänzende Stellungnahme zum Entwurf der Kfz-GVO 1475/95, abgedruckt in: Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 454 (459 ff., 468); VDA, Stellungnahme zum Entwurf der Kfz-GVO 1475/95, abgedruckt in: Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 357 (360, 386 ff., 402 f.) Zur Kfz-GVO: Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 59 f. und Art. 3 Rz. 28; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 75; Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 30 f.; Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (43 f.); Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3, Rz. 21; Grill in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag, EGV Art. 81, Rz. 114; Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 901; Erdmann, Vertikale Vereinbarungen im Kfz-Sektor, S. 122; Aleixo Gregório, World Competition 2008, S. 299 (320 f.); Polley in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1, 3 EG Fallgruppen Kfz-Vertrieb, Rz. 337 (kritisch insbesondere zur Begründungspflicht für ordentliche Kündigungen); ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 14 ff.; Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (135).

³⁹⁹ Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071 ("Vertragsdirigismus ohne ausreichende Grundlage im EWG-Vertrag"); Eilmansberger, wbl 1998, S. 340.

⁴⁰⁰ Hinsichtlich dieser Zielsetzung der Kommission vergleiche: Erwägungsgründe Nr. 17 und 20 der Kfz-GVO 123/85; Erwägungsgründe Nr. 17 und 19 der Kfz-GVO 1475/95; Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO.

chen Abhängigkeit resultierenden Probleme seien keine Herausforderung des Kartellrechts, sondern grundsätzlich legitimer Regelungsgegenstand allgemeiner Gesetze zum Schutz unterlegener Vertragsparteien.

Dessen ungeachtet habe die Kommission in der aktuellen Kfz-GVO die bisherige Tendenz hin zu noch umfassenderen protektionistischen Regelungen verstärkt und mit einem ganzen Arsenal von Händlerschutzbestimmungen besonders tief in das Zivilrecht eingegriffen.⁴⁰¹ Hierdurch werde das nach deutschem Zivilrecht wie auch den meisten anderen nationalen Rechtsordnungen der EU-Mitgliedstaaten geltende Prinzip der Freiheit der Vertragsgestaltung beeinträchtigt.⁴⁰² Darüber hinaus wird der Kommission inkonsequentes Verhalten vorgeworfen. Hiernach habe sie sich mit der Einbeziehung von Händlerschutzbestimmungen in den Verordnungstext sowohl zu den Erkenntnissen des eigenen Evaluierungsberichts als auch den Grundsätzen ihrer Wettbewerbspolitik in Widerspruch gesetzt.⁴⁰³ In ihrem Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 räume die Verordnungsgeberin selbst ein, dass der finanzielle Schutz der schwächeren Vertragsseite grundsätzlich nicht zum Gegenstand des Wettbewerbsrechts gemacht werden könne und stattdessen besser durch einzelstaatliche Regelungen gewährt werde.⁴⁰⁴ Zudem enthalte die Vertikal-GVO 2790/99, die sich auf Vertriebsvereinbarungen aller sonstigen Produkte und Dienstleistungen bezieht, augenfällig keine dem Händlerschutz der Kfz-GVO entsprechenden Regelungen.⁴⁰⁵

⁴⁰¹ Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (42 f.); Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (134 f.).

⁴⁰² Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (134 f.).

⁴⁰³ ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 15.

⁴⁰⁴ Vergleiche hierzu: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 83 f., Tz. 254; zum Schutz vor drohenden Einkommensverlusten des Handels siehe auch: Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 92.

⁴⁰⁵ Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (42 f.); ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 15.

Da die Kommission ihre auf rein wettbewerbsrechtliche Belange begrenzte Regelungskompetenz letztlich überschritten habe, liege ein Verstoß gegen den aus Art. 211 EG, Art. 5 EG i.V.m. VO 19/65 abzuleitenden Subsidiaritätsgrundsatz vor.⁴⁰⁶ Aufgrund der sich hieraus ergebenden formellen Rechtswidrigkeit seien die zu weit geratenen Schutzvorschriften daher nichtig. Richtige Rechtsgrundlage für den Erlass von Bestimmungen zum Händlerschutz und der damit einhergehenden Harmonisierung des Zivilrechts sei vielmehr Art. 94 EG.⁴⁰⁷ Die Kommission hätte demnach händlerschützende Regelungen nicht in einer gemäß Art. 249 Abs. 2 EG in all ihren Teilen verbindlichen und in jedem Mitgliedstaat unmittelbar geltenden Verordnung aufnehmen dürfen, sondern vielmehr nur eine Richtlinie erlassen dürfen. Da die Richtlinie nur hinsichtlich des angestrebten Ziels für die Mitgliedstaaten verbindlich ist, hätten daher die nationalen Gesetzgeber die zur Umsetzung erforderlichen Gesetze erlassen müssen.

b. Wettbewerbsrechtlicher Zweck des Händlerschutzes

Eine andere Ansicht erkennt dagegen eine Ermächtigung der Kommission zum Erlass von Händlerschutznormen grundsätzlich an.⁴⁰⁸

⁴⁰⁶ Hierzu: Niebling, *Recht des Automobilvertriebs*, S. 67 f.; Gottschalk in: Diez, *GVO 2002*, S. 113 (135, 152.).

⁴⁰⁷ Vergleiche dazu: Engmann, *Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85*, S. 17.

⁴⁰⁸ Zur Kfz-GVO 123/85: Stöver, *Autohaus 13/1983*, S. 1340 (1342); Joerges, *RIW 1985*, S. 525 (529); Joerges/Hiller/Holzcheck/Micklitz, *Vertriebspraktiken im Automobilersatzteilsektor*, S. 341 ff.; Joerges, in: *Festschrift für Rudolf Wassermann*, S. 697 (708 ff.); Kloyer, *Der Vorrang von Gruppenfreistellungsverordnungen*, S. 94 f.; Bunte/Sauter, *EG-Gruppenfreistellungsverordnungen*, VO Nr. 123/85, Rz. 77; Kröger, *Automobilvertrieb in Europa*, S. 79. Zur Kfz-GVO 1475/95: von Stoephasius in: *Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht*, 9. Aufl., Bd. 1, Art. 81, Rz. 456; Ströbl, *Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen*, S. 42; Schröter in: *Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht*, Art. 81, Rz. 236; Springer, *Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95*, S. 24 f. und 38 f. Zur Kfz-GVO: Veelken in: *Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1*, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 22 f. und III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 14; Creutzig, *Jürgen, GVO*

Der gegen die Kommission erhobene Vorwurf, primär einen angemessenen Ausgleich der Parteiinteressen zu bezwecken, sei nicht berechtigt.⁴⁰⁹ Ausweislich der in den Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen angeführten Erwägungsgründe ließen sich die maßgeblichen Händlerschutzbestimmungen an den Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG legitimieren;⁴¹⁰ auch enthielten diese Regelungen den nach Art. 83 EG festgeschriebenen notwendigen Wettbewerbsbezug. Mit ihren Begründungen bringe die Kommission eindeutig zum Ausdruck, dass es ihr gerade nicht um einen vom Wettbewerbsrecht isolierten privatrechtlichen Interessenausgleich gehe.⁴¹¹ In dem frühen Stadium der Vorentwürfe zur Kfz-GVO 123/85 äußerte sich Stöver, damaliges Mitglied der EG-Kommission, zur Thematik des Händlerschutzes bereits wie folgt:⁴¹²

"Wer angesichts der Mindestanforderungen an den Händlerbetrieb und der damit verbundenen Investitionen und angesichts des Konkurrenzverbotes gleichwohl kein Recht hat, während einer längeren Dauer auf seine Vorzugsstellung zu vertrauen, alleiniger unmittelbar beliefert Händler im Vertragsgebiet zu sein, wird auch diejenigen Wettbewerbshandlungen unterlassen, die den Interessen des Herstellers und anderer autorisierter Händler zuwiderlaufen. Deshalb sind ausschließliche Lieferverpflichtung^[Fn.] und bestimmte Mindestlaufzeiten^[Fn.] der Händlerverträge unerläßliche Vorausset-

für den Kfz-Sektor, Rz. 184; Creutzig, Jürgen, in: Diez/Reindl/Brachat, Grundlagen der Automobilwirtschaft, S. 129 (131 f.); Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 87 ff.; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 213; Brinker/Meyer, EuR 2004, S. 488 (496 f.).

⁴⁰⁹ Siehe z.B.: Bunte/Sauter, EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, VO Nr. 123/85, Rz. 77; Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 236; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 14; einschränkend: Kloyer, Der Vorrang der Gruppenfreistellungsverordnungen, S. 95.

⁴¹⁰ Siehe hierzu: Erwägungsgründe Nr. 17 und 20 der Kfz-GVO 123/85; Erwägungsgründe Nr. 17, 19 und 24 der Kfz-GVO 1475/95; Erwägungsgründe Nr. 9, 10 und 11 der Kfz-GVO.

⁴¹¹ Hierzu: Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 42; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 38 f.

⁴¹² Stöver, Autohaus 13/1983, S. 1340 (1341).

zungen für die Freistellung. Diese Bedingungen verfolgen nicht den Zweck, irgendeine höherrangige Vertragsgerechtigkeit durchzusetzen; wie überhaupt mit der geplanten Verordnung kein Mustervertrag dekretiert wird, sondern nur die antitrustrechtlichen Grenzen der Vertragsfreiheit aufgezeigt werden."

Für branchenspezifische Gruppenfreistellungsverordnungen sei es letztlich unvermeidbar, dass in die wettbewerbsrechtliche und politische Wertung betreffenden Vereinbarungen Gesichtspunkte der Vertragsgerechtigkeit mit einfließen.⁴¹³ Angesichts der besonderen Strukturen des Automobilsektors und den hierdurch bedingten Wettbewerbsbeeinträchtigungen im Gemeinsamen Markt sei es unumgänglich, die wirtschaftliche Selbständigkeit und damit die wettbewerbliche Handlungsfreiheit gegenüber den Kfz-Lieferanten zu sichern.⁴¹⁴ Dass sich diese wettbewerbsbezogenen Vorkehrungen im Ergebnis zugunsten des schwächeren Vertragspartners auswirken, spreche nicht gegen sie.⁴¹⁵

Ferner ließen sich die Händlerschutznormen des Kfz-Sektors aus der Doppelfunktionalität des Wettbewerbsrechts legitimieren.⁴¹⁶ Ausgangspunkt dieser Begründung ist der gesetzliche Schutzzweck der EG-Wettbewerbsregeln, der den Schutz des Wettbewerbs als ökonomisch vorteilhafte Institution und den Schutz der individuellen wirtschaftlichen Freiheit der Unternehmen umfasst.⁴¹⁷ Demnach sei es

⁴¹³ Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 236; Joerges, RIW 1985, S. 525 (529), Joerges/Hiller/Holzschek/Micklitz, Vertriebspraktiken im Automobilersatzteilsektor, S. 343 f., Joerges, in: Festschrift für Rudolf Wassermann, S. 697 (710).

⁴¹⁴ Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 236. Einen direkten Bezug zwischen der gestärkten Stellung des Händlers und seines wettbewerblich geprägten Verhaltens schlussfolgert auch: Bunte/Sauter, EG-Gruppenfreistellungsverordnungen, VO Nr. 123/85, Rz. 77.

⁴¹⁵ Schröter in: Schröter/Jakob/Mederer, Kommentar zum Europäischen Wettbewerbsrecht, Art. 81, Rz. 236;

⁴¹⁶ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 89 f.

⁴¹⁷ Hierzu allgemein: Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-

auch nicht ausgeschlossen, dass mit wettbewerbsbezogenen Regelungen in den Gruppenfreistellungsverordnungen gleichzeitig die wettbewerbliche Handlungsfreiheit eines Vertragspartners mitgeschützt werde.⁴¹⁸ Eine isolierte Verfolgung privatrechtlicher Regelungsanliegen finde im Rahmen der Kfz-GVO letztlich nicht statt.

c. Kompetenz der Kommission kraft Sachzusammenhangs

Vereinzelt wird die Ermächtigung der Kommission zum Erlass von Händlerschutzbestimmungen auch aus einer ungeschriebenen Kompetenz kraft Sachzusammenhangs abgeleitet.⁴¹⁹ Die Vertreter dieser Auffassung beziehen sich auf den Regelungsinhalt von Art. 1 Abs. 2 VO 19/65. Hiernach muss eine Gruppenfreistellungsverordnung insbesondere die Beschränkungen oder die Bestimmungen enthalten, die nicht in den Vereinbarungen enthalten sein dürfen, und die sonstigen Voraussetzungen benennen, die erfüllt sein müssen.⁴²⁰ Vertragsregelungen, die nicht freigestellt sind, und diejenigen Vertragsklauseln, die in den kartellrechtlich relevanten Vertrag aufzunehmen sind, spielen ausweislich der Systematik des Art. 1 Abs. 2 VO 19/65 derart zusammen, dass keine ohne die andere gewürdigt werden könne. Demnach verbiete es sich, eine Gruppenfreistellungsverordnung in wichtige, nebensächliche und auxiliäre Bereiche zu unterteilen; stattdessen müsse sie als Ganzes, als Gesamtheit betrachtet werden.⁴²¹ Dieses gelte auch für den Händlerschutz der Gruppenfreistellungsverordnungen, der gerade nicht als isolierter Ausgleich sozialer Härten verstanden werden darf. Stattdessen ziele die Kommission mit ihren Regelungen zur Stärkung des Vertragshandels darauf

Kartellrecht, Rz. 33; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 85 ff.; Kling/Thomas, Kartellrecht, § 1, Rz. 3.

⁴¹⁸ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 23.

⁴¹⁹ Zur Kfz-GVO 123/85: Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 17 f.; Friedrichs, Selektiver Vertrieb des Kraftfahrzeughandels, S. 84. Zur Kfz-GVO: wohl auch Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 230 f.

⁴²⁰ Hierzu unten S. 103.

⁴²¹ Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 18.

ab, dem Einzelhandel die erforderliche Unabhängigkeit zur Vornahme der gewünschten Wettbewerbsaktivitäten zu gewährleisten. Hiernach stehen die vertragsrechtlichen Vorschriften in einem engen und nicht voneinander zu trennenden Zusammenhang mit dem Wettbewerbsverhalten des Vertragshändlers.⁴²² Dieses Kooperationsverhältnis zwischen zivil- und kartellrechtlichen Vorschriften müsse sich auch in der Ermächtigungskompetenz niederschlagen. Da die Kommission ohne die Mitregelung der zivilrechtlichen Materie der ihr nach Art. 1 Abs. 2 VO 19/65 übertragenen Aufgabe letztlich nicht nachkommen könne, sei ihr Handeln insoweit durch eine ungeschriebene Kompetenz kraft Sachzusammenhangs ("implied powers") gedeckt.⁴²³

2. Rechtliche Hintergründe der Diskussion

Bevor eine abschließende Bewertung der einzelnen Auffassungen erfolgen kann, müssen zunächst die Voraussetzungen der ermächtigenden VO 19/65 sowie die gleichermaßen von der Kommission zu beachtenden primärrechtlichen Vorgaben von Art. 81, 83 EG näher beleuchtet werden.

a. Die Ermächtigung der Kommission zum Erlass der Kfz-GVO

Wie eingangs erwähnt, stützt die Kommission ihre Kompetenz zum Erlass der Kfz-GVO auf Art. 1 Abs. 1 lit. a der VO 19/65 in ihrer durch die VO 1215/99 geänderten Fassung.⁴²⁴ Hiernach kann die Kommission gemäß Art. 81 Abs. 3 EG durch Verordnung Art. 81 Abs. 1 EG für nicht anwendbar erklären auf Gruppen von Vereinbarungen, die von zwei oder mehr Unternehmen geschlossen werden, von denen

⁴²² Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 17; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 230.

⁴²³ Friedrichs, Selektiver Vertrieb des Kraftfahrzeughandels, S. 84; Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 18; in diese Richtung gehend auch Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 231.

⁴²⁴ Hierzu bereits oben S. 94.

jedes im Rahmen der Vereinbarung auf einer unterschiedlichen Produktions- oder Vertriebsstufe tätig ist, und die Bedingungen betreffen, zu denen die Parteien bestimmte Waren oder Dienstleistungen beziehen, verkaufen oder weiterverkaufen können.

Gruppenfreistellungen, die auf der Grundlage einer typisierenden wettbewerbsrechtlichen Würdigung bestimmte, relativ gleichförmig erscheinende Kategorien von Vereinbarungen vom Verbot des Art. 81 Abs. 1 EG freistellen, haben die Rechtsnatur von Verordnungen im Sinne des Art. 249 Abs. 2 EG.⁴²⁵ Derartige Gruppenfreistellungsverordnungen sind Durchführungsvorschriften zu Art. 81 Abs. 3 EG, für deren Erlass nach Art. 83 EG jedoch grundsätzlich der Rat zuständig ist.⁴²⁶ Denn Art. 83 EG berechtigt und verpflichtet den Rat, alle zweckdienlichen Verordnungen und Richtlinien zur Verwirklichung der in Art. 81-82 EG niedergelegten Grundsätze zu erlassen.⁴²⁷

Die Kommission kann aus dem primären Kartellrecht der Art. 81-85 EG hingegen keine Normsetzungsbefugnisse ableiten, sie erlangt ihre Kompetenz zum Erlass einer Gruppenfreistellungsverordnung erst im Wege einer Subdelegation durch den Rat.⁴²⁸ Zu dieser Subdelegation ist der Rat berechtigt. Die Ermächtigung für den Rat in Art. 83 EG umfasst auch die Möglichkeit, dass dieser gemäß Art. 211 EG der Kommission die Befugnis überträgt, die von ihm erlassenen Vorschriften durch eigene Ausführungsverordnungen zu

⁴²⁵ Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 1, Rz. 13.

⁴²⁶ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, Einleitung, Rz. 9; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 109.

⁴²⁷ Zum imperativen Charakter des Rechtsetzungsauftrags nach Art. 83 EG siehe: Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 83 EG, Rz. 1; Pernice in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Altband I, Art. 87 EGV, Rz. 9.

⁴²⁸ Jung in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 83, Rz. 8; Ritter in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. II, IX. Abschnitt, B, Rz. 6.

vervollständigen.⁴²⁹ Auch der EuGH hat die Zulässigkeit eines solchen zweistufigen Rechtsetzungsverfahrens bestätigt.⁴³⁰

Für den Bereich der vertikalen Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor hat sich der Rat ebenso für das zuvor dargestellte zweistufige Normsetzungsverfahren entschieden und die Kommission auf der Ebene des sekundären Gemeinschaftsrechts zum Erlass der Kfz-GVO ermächtigt. Daher unterliegt es keinen kompetenzrechtlichen Bedenken, dass der Rat auf der Grundlage des Art. 83 Abs. 2 lit. b EG zunächst die VO 19/65 verabschiedet hat, die in ihrer Funktion als Ermächtigungsverordnung durch Art. 1 Abs. 1 lit. a VO 19/65 wiederum die Kommission zum Erlass der Kfz-GVO als Durchführungsverordnung berechtigt.⁴³¹

b. Zweck und Umfang der Ermächtigung

Zu hinterfragen sind nunmehr Inhalt und Grenzen des Rechtsetzungsauftrags der Kommission. Aufschlüsse hierzu geben die VO 19/65 und Art. 83 EG.

In der durch die VO 1215/99 geänderten Fassung des Art. 1 Abs. 2 VO 19/65 hat der Rat die Kommission insbesondere dazu verpflichtet, in Gruppenfreistellungsverordnungen einerseits die Beschränkungen oder Bestimmungen aufzunehmen, die in vertikalen Vereinbarungen nicht enthalten sein dürfen, und andererseits die sonstigen Voraussetzungen zu benennen, die für eine Freistellung erfüllt sein müssen. Die Bestimmungen zum Händlerschutz aus Art. 3-5 Kfz-

⁴²⁹ Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-Kartellrecht, Rz. 19; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 83 EG, Rz. 22, 39.

⁴³⁰ Siehe hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 2 mit Verweis auf: EuGH, Rs. 32/65, Slg. 1966, 457, 481, 482 – Italien/Rat und Kommission.

⁴³¹ Hierzu: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 109 f.; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 84f; Kling/Thomas, Wettbewerbs- und Kartellrecht, Dritter Teil, Rz. 91 ff.

GVO entsprechen diesen Anforderungen. Zunächst legt die Kommission durch Art. 4 und 5 Kfz-GVO sämtliche Beschränkungen oder Bestimmungen fest, die nicht in den Vereinbarungen enthalten sein dürfen (Art. 1 Abs. 2 lit. a VO 19/65). Des Weiteren bestimmt sie mit der Positivliste des Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO die sonstigen Voraussetzungen, die für eine Freistellung erfüllt sein müssen (Art. 1 Abs. 2 lit. b VO 19/65).⁴³²

Der Zweck dieser in die Gruppenfreistellungsverordnung aufzunehmenden Bestimmungen wird in der Ermächtigungsverordnung selbst nicht ausdrücklich benannt.⁴³³ Durch Art. 1 Abs. 1 lit. a VO 19/65 bringt der Rat lediglich zum Ausdruck, dass die Kommission im Rahmen des ihr übertragenen Rechtsetzungsauftrags an die materiellen Voraussetzungen von Art. 81 Abs. 3 EG gebunden ist.

Jedoch ergibt sich aus Art. 83 Abs. 1 EG, auf den seinerseits der Rat seine Kompetenz zum Erlass der VO 19/65 stützt, ein umfassenderes Bild über Inhalt und Umfang des gesamten Rechtsetzungsverfahrens. Art. 83 Abs. 1 S. 1 EG verpflichtet den Rat, die zur Verwirklichung der in den Art. 81-82 EG niedergelegten Grundsätze zweckdienlichen Durchführungsvorschriften zu erlassen.⁴³⁴ Hierbei ist der Begriff "Grundsätze" gleichbedeutend mit dem materiell-rechtlichen Gehalt der Art. 81-82 EG; die sekundärrechtlichen Durchführungsvorschriften haben der Verwirklichung dieser materiellen Bestimmungen zu dienen.⁴³⁵ Darüber hinaus haben sich die Durchführungsbestimmungen neben dem Wettbewerbsschutz der Art. 81-82 EG auch am Zweck des Art. 3 Abs. 1 lit. g EG zu orientieren.⁴³⁶ Denn Art. 81

⁴³² Vergleiche: Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 15, Rz. 10, 14 und 21.

⁴³³ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 23.

⁴³⁴ Stadler in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 83, Rz. 5.

⁴³⁵ Reidlinger in: Streinz, EUV/EGV, Art. 83, Rz. 5; Jung in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 83, Rz. 7; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 83 EG, Rz. 7.

⁴³⁶ Pernice in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Altband I, Art. 87 EGV, Rz. 13; Geiger, EUV/EGV, Art. 83 EGV, Rz. 6.

EG bildet wiederum einen wesentlichen Bestandteil des nach Art. 3 Abs. 1 lit. g EG zu errichtenden Systems, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt. Hierbei stellt der Wettbewerbschutz keinen Selbstzweck dar, sondern er ist ein Mittel zur Erreichung der in Art. 2 EG normierten Ziele, die nach dieser Bestimmung durch die Errichtung eines Gemeinsamen Marktes gefördert werden sollen.⁴³⁷ Die grundlegenden Zwecke des Wettbewerbschutzes und der Marktintegration sind bei der Auslegung und Anwendung der Wettbewerbsregeln des EGV stets zu beachten.⁴³⁸

Diese Bindung an die Wettbewerbsregelungen des EGV schränkt auch den Spielraum für die inhaltliche Ausgestaltung der Durchführungsbestimmungen im Sinne des Art. 83 Abs. 1 EG in erheblichem Maße ein. Danach sind nur solche Durchführungsvorschriften im Sinne des Art. 83 Abs. 1 EG zweckdienlich, die objektiv geeignet sind, die materiellen Grundsätze in Art. 81-82 EG und deren Durchsetzung zu fördern. Sie müssen das Ziel verfolgen, den Kartell- und Missbrauchsverboten zur Anwendung zu verhelfen und geeignete Sachverhalte einer Freistellung nach Art. 81 Abs. 3 EG zuzuführen.⁴³⁹ Demgegenüber wären solche Vorschriften nicht zweckdienlich und damit unzulässig, die andere Ziele als die der Verwirklichung der EG-Wettbewerbsregeln verfolgen.⁴⁴⁰

⁴³⁷ Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-Kartellrecht, Rz. 3; Roth/Ackermann in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1 Grundfragen, Rz. 153.

⁴³⁸ EuGH, Rs. 6,7/73, Slg. 1974, 223, 254 – Commercial Solvents/Kommission; EuGH, Rs. 85/76, Slg. 1979, 461, 552 – Hoffmann-La Roche/Kommission; Grill in: Lenz/Borchardt, EU- und EG-Vertrag, EGV Vorbem. Art. 81-86, Rz. 5; Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-Kartellrecht, Rz. 7.

⁴³⁹ Jung in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 83, Rz. 12; Stadler in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 83, Rz. 9.

⁴⁴⁰ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 83 EG, Rz. 13; Pernice in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Altband I, Art. 87 EGV, Rz. 11.

Dieser einschränkende Rechtsrahmen gilt selbstverständlich auch für die Durchführungsgesetzgebung zu den spezifischen Wettbewerbsregeln des Kfz-Sektors. Rat und Kommission dürfen bei der Ausgestaltung der Ermächtigungsverordnungen VO 19/65 und VO 1215/99 sowie der darauf beruhenden Kfz-GVO grundsätzlich nur Zwecke des Wettbewerbsschutzes oder der Konkretisierung der Freistellungsvoraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG verfolgen. Jede Regelung der Kfz-GVO muss sich durch Art. 81 Abs. 1 und Abs. 3 EG legitimieren lassen. Bei der Ausgestaltung des Regelwerks Kfz-GVO müssen die Ziele des Wettbewerbsschutzes und der Marktintegration im Vordergrund stehen. Gleichwohl ist der Kommission bei der Überprüfung des Wettbewerbsbezugs einer Freistellungsregelung und der Bewertung der materiellen Voraussetzungen von Art. 81 Abs. 3 EG ein legislativer Beurteilungsspielraum zuzubilligen.⁴⁴¹ Ein solcher leitet sich ferner aus Art. 83 Abs. 2 lit. b EG ab, wonach die Festlegungen der Kommission auch dem Erfordernis einer wirksamen Überwachung bei möglichst einfacher Verwaltungskontrolle Rechnung tragen sollen. Der Beurteilungsspielraum der Kommission ist erst dann überschritten, wenn bei objektiver Betrachtung der Wettbewerbsbezug einer Regelung vollständig in den Hintergrund tritt.⁴⁴²

Vor diesem Hintergrund sollen neben den Zwecken des Wettbewerbsschutzes auch die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG näher betrachtet werden.

aa. Schutz der wettbewerblichen Handlungsfreiheit

Der EG-Vertrag schützt mit dem Wettbewerb als Institution zugleich die individuelle Entscheidungs- und Handlungsfreiheit der einzelnen

⁴⁴¹ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 5, 23; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 115; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 55 ff.; Fuchs, ZWeR 2005, S.1 (24 ff.).

⁴⁴² Allgemein hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, A (Einleitung GFVO), Rz. 23; Fuchs, ZWeR 2005, S. 1 (25).

Unternehmen als dessen unverzichtbare Voraussetzung.⁴⁴³ Diesem Ansatz liegt der Gedanke zugrunde, dass Wettbewerb nur stattfinden kann, wenn die Marktteilnehmer in der Lage sind, Wettbewerbshandlungen zu setzen.⁴⁴⁴ Entsprechend dem vom EuGH entwickelten Selbständigkeitspostulat soll daher jeder Marktteilnehmer selbständig bestimmen, welche Politik er auf dem Markt betreiben und welcher Mittel er sich zur Durchsetzung dieser Politik bedienen will.⁴⁴⁵ Dieses Selbstbestimmungsrecht schließt die Freiheit des Marktzugangs, der Wahl des Vertragspartners, des Abschlusses von Geschäften und der inhaltlichen Ausgestaltung notwendigerweise mit ein.⁴⁴⁶ Vereinbarungen, Beschlüsse und abgestimmte Verhaltensweisen, welche die so umschriebene Möglichkeit zur autonomen individuellen Bestimmung des Marktverhaltens einschränken, bilden daher regelmäßig den Kern der nach Art. 81 Abs. 1 EG verbotenen Wettbewerbsstörungen.⁴⁴⁷ In der Entscheidungspraxis der Kommission und der Rechtsprechung des EuGH wird bei der Prüfung wettbewerbsbeschränkender Wirkungen nicht nur auf die Beschränkung der Handlungsfreiheit der Beteiligten abgestellt, sondern auch auf die Dritter, etwa durch Auswirkungen auf die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher oder den Marktzutritt der Wettbewerber.⁴⁴⁸

⁴⁴³ Hierzu Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-Kartellrecht, Rz. 33; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 85 ff.; Kling/Thomas, Kartellrecht, § 1, Rz. 3.

⁴⁴⁴ Vergleiche: Eilmansberger, Europarecht II, S. 59.

⁴⁴⁵ Siehe hierzu: EuGH, verb. Rs. 40-48, 50, 54-66, 111, 113, 114/73, Slg. 1975, 1663, 1965 – Suiker Unie u.a./Kommission; EuGH, Rs. 172/80, Slg. 1981, 2021, 2031 – Züchner/Bayerische Vereinsbank; EuGH Rs. C-7/95 P, Slg. 1998 I-3111, Rz. 86 – John Deere Limited/Kommission.

⁴⁴⁶ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 86.

⁴⁴⁷ Weiß in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 81, Rz. 83; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 86; Emmerich in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, IV. Abschnitt, A (Art. 85 Abs. 1), Rz. 140.

⁴⁴⁸ Entscheidung der Kommission vom 19.12.1974, ABl. 1975 Nr. L 38 vom 12.02.1975, S. 10, Tz. 6 f., (Goodyear Italiana-Euram); Entscheidung der Kommission vom 18.9.1980, ABl. 1980 Nr. L 318 vom 26.11.1980, S. 1, Tz. 57 ff., (IMA-statuut); EuGH, Rs. 56/65, Slg. 1966, 281, 303 f. – Société technique minière/Maschinenbau Ulm; EuGH, Rs. 56, 58/64, Slg. 1966, 321, 391 – Grundig/Consten; EuGH, Rs. 22/71, Slg. 1971, 949, 960 – Béguelin Import/SAGL Import Export; EuGH, Rs. 258/78, Slg. 1982, 2015, 2071 – Nungesser/Kommission. Es besteht

bb. Marktintegration

Art. 81 EG soll den Wettbewerb im Markt schützen, um den Wohlstand der Verbraucher zu fördern und eine effiziente Ressourcenallokation in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten.⁴⁴⁹ Der EG-Vertrag garantiert den Wettbewerb nicht zuletzt auch als ökonomisch vorteilhafte Institution, durch die sich die allgemeinen Vertragsziele des Art. 2 EG am besten erreichen lassen.⁴⁵⁰ Zur Verwirklichung dieser allgemeinen Ziele werden der Gemeinschaft in Art. 3 EG zahlreiche Tätigkeiten zugewiesen, bei denen die Schaffung und Erhaltung eines offenen Binnenmarktes im Vordergrund steht.⁴⁵¹ Durch Art. 3 lit. g EG wird der unverfälschte Wettbewerb zu einem Wesensmerkmal des Binnenmarktes erklärt; als Bestandteil der Vorschriften für Unternehmen bildet Art. 81 EG hierzu eine wesentliche Grundlage.⁴⁵² Der Zweck des Art. 81 EG ist daher vor dem Hintergrund des Art. 3 lit. g EG zu entwickeln, wonach die Tätigkeit der Gemeinschaft ein System umfasst, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt.⁴⁵³ Das damit angestrebte und in seinem

Streit über die Frage, ob neben der Einschränkung der wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit der beteiligten Unternehmen zusätzlich eine Auswirkung auf Dritte erforderlich ist oder bereits die alleinige Auswirkung auf Dritte eine Wettbewerbsbeschränkung begründen kann. Hierzu Weiß in: Calliess/Ruffert, EUV/EGV, Art. 81, Rz. 96 ff.; Roth/Ackermann in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1 Grundfragen, Rz. 157 ff.; Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 94; Aicher/Schuhmacher in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Band II, Art. 81 EGV, Rz. 11.

⁴⁴⁹ Bekanntmachung der Kommission - Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag -, ABl. 2004 Nr. C 101/08 vom 27.04.2004, S. 97, Tz. 13.

⁴⁵⁰ Schröter in: von der Groeben/Schwarze, Art. 81 EG, Rz. 14.

⁴⁵¹ Bunte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Einführung zum EG-Kartellrecht, Rz. 2.

⁴⁵² Roth/Ackermann in: Frankfurter Kommentar, Bd. 2, EG-Vertrag Art. 81 Abs. 1 Grundfragen, Rz. 1.

⁴⁵³ Aicher/Schuhmacher in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Band II, Art. 81 EGV, Rz. 9; siehe auch: EuGH, Rs. 6,7/73, Slg. 1974, 223, 254 – Commercial Solvents/Kommission; EuGH, Rs. 85/76, Slg. 1979, 461, 552 – Hoffmann-La Roche/Kommission; EuGH, Rs. 6/72, Slg. 1973, 215, 243 – Europemballage und Continental Can/Kommission.

Bestand zu schützende System unverfälschten Wettbewerbs dient somit auch der Marktöffnung und -integration.⁴⁵⁴

cc. Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG

Schließlich ist eine Gruppenfreistellungsverordnung an den positiven und negativen Freistellungsvoraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG zu messen, die kumulativ erfüllt sein müssen.⁴⁵⁵ Hieraus folgt:

- die freizustellenden Vereinbarungen müssen zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, wobei sich diese Voraussetzung analog auch auf Dienstleistungen bezieht;
- die Verbraucher müssen eine angemessene Beteiligung an dem entstehenden Gewinn erhalten;
- die Beschränkungen müssen für die Verwirklichung dieser Ziele unerlässlich sein;
- die Vereinbarungen dürfen den Parteien nicht die Möglichkeit eröffnen, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten.⁴⁵⁶

Wie oben bereits festgestellt, ist der Kommission bei der Überprüfung des Wettbewerbsbezugs einer Freistellungsregelung und der Bewertung der materiellen Voraussetzungen von Art. 81 Abs. 3 EG

⁴⁵⁴ Stockenhuber in: Grabitz/Hilf, Das Recht der Europäischen Union, Band II, Art. 81 EGV, Rz. 116.

⁴⁵⁵ Zur kumulativen Erfüllung der Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG (ex-Art. 85 Abs. 3 EWGV) allgemein: EuGH, Rs. 56, 58/64, Slg. 1966, 321, 399 – Grundig/Consten; Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen - , ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 134; Bekanntmachung der Kommission - Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag - , ABl. 2004 Nr. C 101/08 vom 27.04.2004, S. 97, Tz. 34 f.

⁴⁵⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 1; zur analogen Anwendung der ersten Freistellungsvoraussetzung (Effizienzgewinne) auf Dienstleistungen vgl.: Bekanntmachung der Kommission - Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag -, ABl. 2004 Nr. C 101/08 vom 27.04.2004, S. 97, Tz. 48.

ein legislativer Beurteilungsspielraum zuzubilligen.⁴⁵⁷ Insbesondere können im Rahmen der Abwägungsentscheidung nach Art. 81 Abs. 3 EG nicht nur die rechtlichen Grundlagen der Ausgestaltung eines Vertriebssystems, sondern auch dessen tatsächliche Umsetzbarkeit in der Praxis berücksichtigt werden.⁴⁵⁸

3. Abschließende Stellungnahme

Mit der Aufnahme von Händlerschutzregelungen in den Verordnungstext der Kfz-GVO hat die Kommission ihre Rechtsetzungskompetenz nicht überschritten. Der von Teilen der Literatur sowie den internationalen und nationalen Interessenverbände der Kfz-Lieferanten insoweit erhobene Rechtmäßigkeitseinwand vermag im Ergebnis nicht zu überzeugen.

Die im Rahmen der Erwägungsgründe zur Kfz-GVO sowie weiterer Dokumente der Kommission vorgetragene Regelungsmotive stehen mit den primärrechtlichen Wettbewerbszielen des EG-Vertrages in Einklang; eine isolierte Verfolgung privatrechtlicher Regelungsanliegen kann nicht festgestellt werden. Einerseits schützt der EG-Vertrag mit dem Wettbewerb als Institution zugleich die individuelle Entscheidungs- und Handlungsfreiheit der einzelnen Unternehmen wie auch Dritter als dessen unverzichtbare Voraussetzung.⁴⁵⁹ Zum anderen spielen die EG-Wettbewerbsregeln eine wichtige Rolle bei der Durchsetzung und Sicherung des Binnenmarktes.⁴⁶⁰ Mit sämtlichen Schutzvorschriften der Art. 4-5 Kfz-GVO, aber auch der umstrittenen Neuregelung zur Unternehmensübertragung gemäß Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO hat die Normgeberin diese primärrechtlichen Zielsetzungen unmittelbar im Blick.⁴⁶¹ Neben der Verhinderung besonders schwerwiegender wettbewerbsschädigender Beschränkungen eröffnet die Kommission

⁴⁵⁷ Siehe hierzu bereits oben S. 106.

⁴⁵⁸ Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 231.

⁴⁵⁹ Siehe oben S. 106 f.

⁴⁶⁰ Siehe oben S. 108 f.

⁴⁶¹ Siehe oben S. 81 ff.

dem Vertragshandel zusätzliche Freiräume für eigenständige Wettbewerbsaktivitäten, um den Intra-brand-Wettbewerb, das Zusammenwachsen der Märkte und den Preiswettbewerb zu forcieren. Von dieser umfassenden Liberalisierung des Kfz-Vertriebs und des Kundendienstes profitiert zudem der Endverbraucher. Gemäß den Grundsätzen des Binnenmarktes werden ihm beim Kauf und bei der Reparatur und Wartung von Kraftfahrzeugen konkrete Preis- und Auswahlvorteile geboten.⁴⁶²

Der gegenüber der Kommission erhobene Vorwurf des Vertragsdirigismus ist ebenso unberechtigt wie die zum Teil vorgenommene Charakterisierung der Händlerschutzregelungen als zivilrechtliche Bestimmungen zur Herstellung von Vertragsgerechtigkeit.⁴⁶³ Die hier relevanten Schutznormen der Kfz-GVO begrenzen zweifelsfrei die rechtsgeschäftliche Privatautonomie; es entspricht dem Regelfall, dass sich diese Normen vertragsrechtlich auswirken. Es darf jedoch nicht verkannt werden, dass vertikale Vertriebsvereinbarungen zwischen Unternehmen, die in den Anwendungsbereich des EG-Kartellrechts fallen, immer auch vertragsrechtlichen Charakter haben. Art. 81 EG setzt diese Vereinbarungen zwischen Unternehmen gerade voraus.⁴⁶⁴ Demzufolge lässt die zivilrechtliche Ausstrahlung einer Händlerschutzregelung für sich genommen gerade keinen sicheren Schluss auf ein zivilrechtliches Regelungsmotiv der Normgeberin zu. Hier fehlt es an der erforderlichen Stringenz. Das den gesetzgeberischen Eingriff begrenzende und legitimierende Kriterium ist die Beschränkung des Wettbewerbs, wobei das Recht der Wettbewerbsbeschränkungen gerade eine privatrechtliche, nur den Interessenausgleich zwischen Vertragsbeteiligten beachtende Betrachtungsweise zu überwinden hat.⁴⁶⁵ Diesem Erfordernis wird die Kommission vorlie-

⁴⁶² Vergleiche hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 5.1., 5.3.1. und 5.3.3.; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003.

⁴⁶³ Siehe hierzu: Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071; Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 299; Niebling, Recht des Automobilvertriebs, S. 67 und 74.

⁴⁶⁴ Hierauf verweisen zu Recht: Brinker/Meyer, Europarecht 2004, S. 488 (497).

⁴⁶⁵ Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 10, Rz. 6.

gend gerecht. Das mit dem Händlerschutz verfolgte Ziel einer Stärkung der Unabhängigkeit des Vertragshandels beschränkt sich gerade nicht auf den unterstellten Selbstzweck einer höherrangigen, das Machtgefälle zwischen Kfz-Lieferanten und Vertragshändlern nivellierenden Vertragsgerechtigkeit. Die von der Verordnungsgeberin betriebene Liberalisierung der Handelstätigkeit ist vielmehr das Ergebnis eines durch den Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 geprägten Bewertungsprozesses, demzufolge zahlreiche unter der Vorgängerverordnung noch freigestellte Wettbewerbsbeschränkungen des Kfz-Sektors nicht mehr als unerlässlich betrachtet werden, um die in Art. 81 Abs. 3 EG geforderten Effizienzziele zu gewährleisten.⁴⁶⁶ Die auf eine Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkaufs und des Mehrmarkenvertriebs ausgerichteten Schutzregelungen sind ebenso wie die dem Handel eröffneten Freiräume zur Wahl des Standortes und zur optionalen Übernahme von Vertriebs- oder Kundendienstaufgaben den Zielen der Wettbewerbsfreiheit und der Marktintegration geschuldet. Der hiermit einhergehende Eingriff in das Organisationsrecht der Hersteller – die Kfz-GVO beschränkt die Möglichkeiten zur Auferlegung von Händlerverpflichtungen, die für den Vertrieb und den Kundendienst nicht unabdingbar sind – findet als antitrustrechtliche Grenze der Vertragsfreiheit seine Legitimation in der wettbewerbsbeschränkenden Wirkung eben dieser vertikalen Vereinbarungen des Kfz-Sektors. Überdies stellt die Kommission mit den innerhalb des Verordnungstextes festgelegten, auch den Händlerschutz betreffenden Voraussetzungen und Kernbeschränkungen der Kfz-GVO sicher, dass gemäß Art. 81 Abs. 3 EG kein Ausschluss wesentlichen Wettbewerbs stattfindet.⁴⁶⁷

Der erforderliche Wettbewerbsbezug lässt sich jedoch nicht nur für solche Händlerschutzregelungen bejahen, die dem Vertragshandel die gewünschten Handlungsfreiräume für eigenständige vertriebliche

⁴⁶⁶ Siehe beispielsweise: Erwägungsgründe Nr. 21, 22 und 29 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 5.3.; Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 9.

⁴⁶⁷ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 31 der Kfz-GVO; zu den zusätzlichen Sicherungsvorkehrungen siehe ferner Art. 6 und 7 Kfz-GVO.

Aktivitäten unmittelbar eröffnen. Auch die zur Herstellung stabiler vertraglicher Rahmenbedingungen initiierten Schutzregelungen gemäß Art. 3 Abs. 4-6 Kfz-GVO sind unter Beachtung des der Normgeberin zustehenden Beurteilungsspielraums mit den Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 und Art. 83 EG vereinbar. Der mit den vertragsrechtlichen Mindeststandards verbundene Regelungszweck leitet sich aus ihrem Zusammenspiel mit den übrigen Schutznormen der Kfz-GVO ab. Die in Art. 3 Abs. 4-6 Kfz-GVO aufgestellten Voraussetzungen zu Vertragslaufzeit, Vertragsbeendigung, Kündigungsmodalitäten und der Einrichtung eines Schiedsverfahrens sind rechtliche Eckpunkte, welche die unternehmerische Freiheit der Händler mittelbar schützen.⁴⁶⁸ Durch diese Normen werden die in ihrer Unabhängigkeit gestärkten Vertragshändler überhaupt erst in die Lage versetzt, in einen wirksamen Wettbewerb miteinander zu treten; kurzum: sie dienen als Mittel zum Zweck.⁴⁶⁹ Ebenso bestehen keine Zweifel an ihrer Sachdienlichkeit im Sinne des Art. 83 Abs. 1 EG. Die allgemeinen Voraussetzungen für den vertragsrechtlichen Schutz sind objektiv geeignet, die materiellen Grundsätze in Art. 81-82 EG und deren Durchsetzung zu fördern.⁴⁷⁰ Als Teil eines spezifischen Regelungskonzepts ermöglichen sie, die Vorteile eines verbesserten Vertriebs und Kosteneinsparungen an die Verbraucher weiterzugeben.⁴⁷¹ Sie flankieren das wettbewerbsfördernde Verhalten des Vertragshändlers und schützen diesen durch vertragsrechtliche Kontrollinstrumente gemäß Art. 3 Abs. 4 und 6 Kfz-GVO vor potentiellen Sanktions- und Umgehungshandlungen des Kfz-Lieferanten. Daneben stärkt die Kommission mit Vorgaben zur Mindestvertragsdauer nach Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO zugleich die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Vertragshändler zum Nutzen der Verbraucher, damit Hersteller nicht mittels kurzer Vertragslaufzeiten Druck ausüben und die Händ-

⁴⁶⁸ So bereits zu den Händlerschutzbestimmungen der Kfz-GVO 123/85: Joerges, RIW 1985, S. 525 (529).

⁴⁶⁹ Siehe oben S. 84 f.; siehe auch: Erwägungsgründe Nr. 9 und 11 der Kfz-GVO.

⁴⁷⁰ Erwägungsgründe Nr. 1 und 4 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2. (Antwort zu Frage 8).

⁴⁷¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2. (Antwort zu Frage 8).

ler an einem wettbewerbsfördernden Verhalten hindern können.⁴⁷² Mit den auf den Vertragsschutz abzielenden Regelungen bewegt sich die Kommission innerhalb ihrer Rechtsetzungskompetenz. Der ihr zustehende Beurteilungsspielraum berechtigt sie, im Rahmen der Verordnung auch für die tatsächliche Umsetzbarkeit und die wirksame Überwachung der Kfz-Vertriebsvorschriften zu sorgen; insoweit reagiert die Normgeberin auf die spezifischen Wettbewerbsprobleme des Kfz-Sektors.⁴⁷³

Vermutungen, die Kommission hätte mit einzelnen Regelungen auch einen von ihr als sachgerecht angesehen Ausgleich der Parteiinteressen im Auge, erweisen sich letztlich als nicht stichhaltig.⁴⁷⁴ Zum einen hat die Kommission in anderen – den Handel interessierenden Regelungsanliegen – wiederholt ihre fehlende Rechtsetzungskompetenz hervorgehoben.⁴⁷⁵ Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die seit langem von Interessenvertretern des Kfz-Handels aufgestellte und auch von dem Europäischen Parlament unterstützte Forderung zur Aufnahme einer Regelung für den Schutz der markenspezifischen Investitionen.⁴⁷⁶ Zum anderen wendet die Normgeberin die Grundsätze der "De minimis"-Bekanntmachung auch auf die Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor an.⁴⁷⁷ Hieraus folgt, dass die zahlreichen Händ-

⁴⁷² So bereits: Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO 123/85 und Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO 1475/95; vergleiche nunmehr Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO; Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 56 f., Tz. 169.

⁴⁷³ Siehe oben S. 110.

⁴⁷⁴ Siehe hierzu: Martinek/Habermeier, ZHR 1994, S. 107 (133 f.).

⁴⁷⁵ Pressemitteilungen IP/06/302 und IP/06/303 der Kommission vom 13.03.2006, beide abrufbar unter: http://ec.eurpa.eu/comm/competition/sector/motor_vehicles/cases/decisions.html.

⁴⁷⁶ Siehe hierzu: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschlag 2); CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, im Internet abrufbar unter: <http://www.cecra.org>; ZDK, Stellungnahme zum Entwurf einer Kfz-GVO vom 16.03.2002, Ziff. 33.

⁴⁷⁷ Siehe hierzu bereits oben S. 66 ff.

lerschutzregelungen der Art. 3 und 5 Kfz-GVO nicht für Vereinbarungen gelten, bei denen die "De minimis"-Schwellen nicht erreicht werden. Nach Ansicht der Kommission gehen von Händlernetzen kleiner Kraftfahrzeughersteller, wie zum Beispiel Porsche, von vornherein keine erheblichen wettbewerbsbeschränkenden Auswirkungen aus. Diese restriktiven Vertriebsvereinbarungen tragen nicht spürbar zu einem kumulativen Abschottungseffekt bei, so dass hier eine Umsetzung all jener Händlerschutznormen außerhalb der Kernbeschränkungen des Art. 4 Kfz-GVO nicht obligatorisch ist.⁴⁷⁸ Dem Verlangen von CECRA, aufgrund einer generellen Schutzbedürftigkeit sämtlicher Händler die "De minimis"-Bekanntmachung für den Kraftfahrzeugsektor außer Kraft zu setzen, hat die Kommission konsequenterweise nicht entsprochen.⁴⁷⁹ Anderenfalls würde sie das Erfordernis eines wettbewerbsrelevanten Bezugs des Händlerschutzes der Kfz-GVO missachten und sich in einen nicht lösbaren Widerspruch zu ihrer eigenen Wettbewerbspolitik setzen.

Nach alledem kann der Kommission nicht der Vorwurf eines isolierten, von den Wettbewerbszielen des EG-Vertrags losgelösten Interessenausgleichs gemacht werden. Die Kommission hat den Wettbewerbsbezug der Schutzregelungen auf Grundlage eines nachvollziehbaren Argumentationsansatzes unter Ausnutzung des ihr zustehenden Beurteilungsspielraums dargelegt; auch unter diesem Aspekt ist der Vorwurf einer Kompetenzüberschreitung unberechtigt. Das Recht der Kommission zum Erlass der Händlerschutzbestimmungen leitet sich direkt aus der VO 19/65 sowie den Art. 81 und 83 EG ab. Ein Rückgriff auf das gemeinschaftsrechtliche Rechtsinstitut der "implied powers" ist daher nicht erforderlich.⁴⁸⁰

⁴⁷⁸ Vertiefend: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.1. (Antwort zu Frage 7); Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004. Das Dokument ist im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sector/motor_vehicles/cases/decisions.html; Kommission, Bericht über die Wettbewerbspolitik 2004, S. 56 f.; unter Bezugnahme auf das Vertriebssystem von Honda: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 182.

⁴⁷⁹ Zu der Korrespondenz zwischen CECRA und der Kommission siehe: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 859.

IV. Bedeutung der Kfz-GVO für die AGB-rechtliche Inhaltskontrolle

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass die Händlerschutznormen der Kfz-GVO den notwendigen Wettbewerbsbezug aufweisen. Nunmehr ist zu klären, ob diese Bestimmungen gleichwohl Einfluss auf die Inhaltskontrolle nach § 307 BGB ausüben können. Diese Frage wird in der Wissenschaft uneinheitlich beantwortet.⁴⁸¹ Denn die Schutznormen der Kfz-GVO sind ordnungspolitisch motiviert und gerade nicht auf einen privatrechtlichen Interessenausgleich ausgerichtet – wohingegen die Angemessenheitsprüfung nach § 307 BGB die Wiederherstellung des durch den Einsatz von AGB typischerweise gefährdeten Vertragsgleichgewichts bezweckt.⁴⁸² In diesem Zusammenhang muss jedoch zwischen den nachfolgenden Fallkonstellationen differenziert werden.

Einvernehmen besteht für den Fall, dass die kartellrechtliche Unwirksamkeit der in einem Vertragshändlervertrag enthaltenen Klauseln feststeht; diese also weder nach der Kfz-GVO freigestellt noch unmittelbar nach Art. 81 Abs. 3 EG wirksam sind. In diesem Fall stellen die

⁴⁸⁰ Hierauf verweist zutreffend Ströbl, Änderungsvorbehalte in Kfz-Vertragshändlerverträgen, S. 42.

⁴⁸¹ Siehe hierzu: Gleiss/Hirsch, Kommentar zum EG-Kartellrecht, Bd. 1, Rz. 1071; Gutbrod, EuZW 1991, S. 235 (239); Engmann, Ausgesuchte Probleme der GVO 123/85, S. 46-48; Graf von Westphalen, AGB-Klauselwerke, Vertragshändlerverträge, Rz. 10; Springer, WRP 1995, S. 586 (588 f.); Wolf in: Wolf/Horn/Lindacher, AGB-Gesetz, § 9, V 26; Roloff in: Erman, Bürgerliches Gesetzbuch, Vor § 307, Rz. 172; Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, § 307, Rz. 91 (unter Bezugnahme auf die Vertikal-GVO 2790/99); Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 14; Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 947 f.; Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 63-65; Ensthaler/Gesmann-Nuissl, BB 2005, S. 1749 (1750).

⁴⁸² Zum Schutzzweck der in den §§ 307-309 BGB enthaltenen Inhaltskontrolle von AGB siehe Fuchs in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Vorb. v. § 307 BGB, Rz. 26 ff.; Roloff in: Erman, Bürgerliches Gesetzbuch, Vor § 307-309, Rz. 1; Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, Überblick vor § 305, Rz. 8.

betreffenden Klauseln wegen Verstoßes gegen zwingendes Recht immer auch eine unangemessenen Benachteiligung im Sinne des § 307 BGB dar.

Ob die Schutznormen der Kfz-GVO darüber hinaus als genereller Maßstab für eine Inhaltskontrolle nach § 307 BGB herangezogen werden können, ist dagegen bislang – auch durch den BGH – noch nicht abschließend geklärt worden.⁴⁸³ In seiner Citroën-Entscheidung hebt der BGH allerdings zutreffend hervor, dass in dem zwischenzeitlich durch die VO Nr. 1/2003 eingeführten System der Legalausnahme die Unvereinbarkeit einer Händlervertragsklausel mit der Kfz-GVO nicht zwingend die Nichtigkeit nach Art. 81 Abs. 2 EG zur Folge hat.⁴⁸⁴ Vielmehr ist auch die unmittelbare Anwendbarkeit des Art. 81 Abs. 3 EG zu berücksichtigen, so dass die in der Kfz-GVO enthaltenen kartellrechtlichen Beurteilungen der Kommission im Rahmen des zu beurteilenden Einzelfalls nicht per se abschließend sein müssen.⁴⁸⁵ Gleichwohl spricht nichts dagegen, den Schutzbestimmungen der Kfz-GVO zumindest eine indizielle Bedeutung für die Zulässigkeit von Händlervertragsklauseln zuzuschreiben.⁴⁸⁶ Denn als Bestandteil des europäischen Kartellrechts dient die Kfz-GVO neben dem Schutz des Wettbewerbs als Institution gleichzeitig auch dem Schutz der wettbewerblichen Handlungsfreiheit des einzelnen Vertragspartners (Doppelfunktionalität des Wettbewerbsrechts). Mit dem ordnungspolitischen Ziel der Kfz-GVO, dem Vertragshandel zusätzliche Freiräume für eigenständige Wettbewerbsaktivitäten zu eröffnen, reagiert die Kommission gerade auch auf diejenigen Wettbewerbsprobleme des

⁴⁸³ BGH, Urteil vom 12.01.1994, BB 1994, S. 885 – Daihatsu; BGH, Urteil vom 13.07.2004, WRP 2004, S. 1378 – Citroën; siehe hierzu auch Ulmer in: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 947; Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 64; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 14.

⁴⁸⁴ BGH, Urteil vom 13.07.2004, WRP 2004, S. 1378 (1380).

⁴⁸⁵ Siehe auch Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 65; anderer Auffassung sind Ensthaler/Gesmann-Nuissl, BB 2005, S. 1749 (1750).

⁴⁸⁶ Vergleiche hierzu: Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, Anhang zu § 310 BGB, Rz. 948; Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 65.

Krafffahrzeugsektors, die auf dem zugunsten der Kfz-Hersteller bestehenden Machtungleichgewicht beruhen.⁴⁸⁷ Die Kfz-GVO ist um einen Interessenausgleich zwischen Kfz-Herstellern und den von ihnen abhängigen Händlern bemüht und stellt ein für diesen Sektor sorgfältig ausbalanciertes System dar.⁴⁸⁸ Ohne Zweifel enthalten die Händlerschutzbestimmungen der Kfz-GVO eine Interessenabwägung auch im Hinblick auf die Ausgewogenheit der Händlerverträge selbst.

Zusammenfassung dritter Teil:

Der dritte Teil zeigt die vielschichtigen Ausgestaltungen des Händlerschutzes innerhalb der Kfz-GVO. Danach verfolgt die Kommission mehrere Regelungsansätze, mit denen sie die Unabhängigkeit des Vertragshandels stärken will. In Art. 4 und Art. 5 Kfz-GVO ist sie vorrangig darum bemüht, unter gleichzeitiger Einschränkung der Organisationsrechte der Kfz-Hersteller dem Handel zusätzliche Handlungsfreiräume für eigenständige Wettbewerbsaktivitäten zu eröffnen. Ergänzend hierzu setzt die Kommission in Art. 3 Kfz-GVO auf flankierende Schutzmaßnahmen, welche die Vertragshändler dazu ermutigen sollen, die Ihnen durch die Kfz-GVO eingeräumten Wettbewerbsmöglichkeiten auch tatsächlich nutzen.

Dieses funktionale Zusammenspiel muss auch bei der Streitfrage um die Kompetenz der Kommission zum Erlass von Händlerschutznormen im Kontext einer kartellrechtlichen Gruppenfreistellung berücksichtigt werden. Danach lässt sich der erforderliche Wettbewerbsbezug nicht nur bezüglich solcher Händlerschutzregelungen bejahen, die dem Vertragshandel die gewünschten Handlungsfrei-

⁴⁸⁷ Vergleiche hierzu: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 88 f., Tz. 245 f. und S. 106; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 3.2., 4.3.2. und 5.3.

⁴⁸⁸ Zu dem mit der Kfz-GVO bezweckten Interessenausgleich der Kommission vergleiche: Prodi, Gruppenfreistellungsverordnung KFZ-Vertrieb, Pressekonferenz Brüssel, Speech/02/347 vom 17.07.2002. Siehe ferner Dau in: Schultze/Wauschkuhn/Spenner/Dau, Vertragshändlervertrag, Rz. 65.

räume für eigenständige vertriebliche Aktivitäten unmittelbar eröffnen. Auch die in Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO zur Herstellung stabiler vertraglicher Rahmenbedingungen formulierten Freistellungsvoraussetzungen sind aus wettbewerbsrechtlichen – und betreffend Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO auch aus intregationspolitischen – Gründen geboten. Sie werden von der VO 19/65 wie auch den primärrechtlichen Vorgaben der Art. 83 und Art. 81 Abs. 3 EG gedeckt. Nach alledem ist der gegen die Verordnungsgeberin gerichtete Vorwurf, mit den Händlerschutznormen der Kfz-GVO primär privatrechtliche Regelanliegen zu verfolgen, unbegründet.

Trotz ihres wettbewerbsrechtlichen Charakters spricht nichts dagegen, den Schutznormen der Kfz-GVO im Rahmen einer AGB-rechtlichen Inhaltskontrolle der Händlerverträge zumindest eine indizielle Bedeutung zuzuschreiben.

Vierter Teil: Bedeutende Schutznormen der Kfz-GVO im Detail

Nachdem sich der vorangegangene Teil der Arbeit mit den grundsätzlichen Aspekten des Händlerschutzes befasst hat, widmen sich die folgenden Abschnitte einer detaillierten Betrachtung der für den Kfz-Sektor charakteristischen Schutznormen. Hierzu zählen die Regelungen, die im Vergleich zu den allgemeinen Bestimmungen der Vertikal-GVO 2790/99 strenger und von der Kommission mit dem Ziel konzipiert worden sind, die spezifischen Wettbewerbsprobleme der Kfz-Branche zu überwinden. Im Folgenden stehen diejenigen Neuregelungen zum Händlerschutz im Fokus, denen die Kommission eine grundlegende Bedeutung bei der Korrektur der in dem Evaluierungsbericht über die Funktionsweise der Kfz-GVO 1475/95 festgestellten Schwächen beimisst.⁴⁸⁹ In diesem Kontext sind die Neuregelungen zum erweiterten Verkauf neuer Fahrzeuge durch Händler, die Modifizierungen zur Vereinfachung des Mehrmarkenvertriebs, die seit dem 01.10.2005 geltende Standortfreiheit, die Reorganisation von Verkauf und Kundendienst wie auch das Recht zur Unternehmensübertragung zu beleuchten.⁴⁹⁰ Zudem werden auch die Mindeststandards über den vertraglichen Schutz, die durch die Kfz-GVO deutlich erweitert worden sind, erörtert.⁴⁹¹

Im Rahmen einer Einzelbetrachtung wird zunächst der bisherige Entwicklungsverlauf der jeweiligen Händlerschutzbestimmung dokumentiert. Hieran anschließend werden die konkreten Regelungsinhalte und rechtlichen Detailfragen zum Gegenstand der Untersuchung gemacht. Da die Formulierungen des Verordnungstextes in Wissenschaft und Praxis oftmals Spielräume für unterschiedliche Interpretationen bieten, sind im Zusammenhang mit der vertragsrechtlichen Umsetzung zahlreicher Händlerschutznormen praxisrelevante Mei-

⁴⁸⁹ Hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.2; XXXII. Kommission, Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 53, Tz. 158 und S. 56 f., Tz. 169; Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003.

⁴⁹⁰ Siehe hierzu oben S. 69 ff.

⁴⁹¹ Siehe hierzu oben S. 73.

nungsstreitigkeiten entstanden.⁴⁹² Diese Diskussionen sind bis in die Gegenwart hinein von fortdauernder Aktualität und werden daher nachfolgend aufgearbeitet.

I. Erweiterte Verkaufsoptionen des Vertragshandels

Das durch die Kfz-GVO erstmalig gegenüber den Kfz-Lieferanten ausgesprochene Verbot, exklusiven mit selektivem Vertrieb zu kombinieren, stellt eine grundlegende Neuerung dar. Nunmehr stehen die Kfz-Hersteller vor der Wahl, ob sie ein ausschließliches oder ein selektives Vertriebssystem errichten.⁴⁹³ Bei einem ausschließlichen Vertrieb wird den Händlern ein exklusives Verkaufsgebiet zugewiesen während in letzterem Fall der Hersteller seine Händler sowohl nach qualitativen und quantitativen als auch nach rein qualitativen Merkmalen auswählen kann.⁴⁹⁴ Die Unterscheidung zwischen Selektiv- und Exklusivvertrieb ist für die Verkaufsaktivität des Vertragshandels von Relevanz; anknüpfend an die Eigenart des jeweiligen Systems sind unterschiedliche vertikale Beschränkungen freigestellt.⁴⁹⁵ Die nachfolgenden Ausführungen zeigen die Charakteristika beider Vertriebssysteme und der sich hieraus ergebenden Optionen für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge durch Vertragshändler auf. Nicht weiter erörtert wird an dieser Stelle die Bedeutung der Marktanteile eines Kfz-Lieferanten für die Wahl des Vertriebssystems.⁴⁹⁶

⁴⁹² Rechtliche Einzelfragen werden zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Mehrmarkenvertrieb oder der neu eingeführten Begründungspflicht einer Kündigung diskutiert. Hierzu exemplarisch Glatz in: FIW-Schriftenreihe, Die Wende in der Europäischen Wettbewerbspolitik, S. 67, (80); Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 179 ff.

⁴⁹³ Polley/Seeliger, EWS 2002, S. 507 (508); Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1043 f.).

⁴⁹⁴ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁴⁹⁵ Siehe hierzu: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Einführung, Rz. E 98 ff.

⁴⁹⁶ Hierzu bereits oben S. 64 ff.

1. Entwicklungsverlauf

Unter Geltung der Kfz-GVO 123/85 wie auch der Kfz-GVO 1475/95 war die Verknüpfung von Gebietsschutz und selektivem Vertrieb zulässig und prägte in der früheren Praxis das System des Kfz-Vertriebs.⁴⁹⁷ Seinerzeit hat die Kommission die Regelungen über ausschließlichen und selektiven Vertrieb als rationalisierend, unerlässlich und interessengerecht angesehen.⁴⁹⁸ Insbesondere hat die Normgeberin in Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO 1475/95 in diesem Kontext noch ausgeführt:

"Die Beschränkungen, denen der Händler außerhalb des Vertragsgebiets unterliegt, führen zu verstärktem Einsatz bei Vertrieb und Kundendienst in einem überschaubaren Vertragsgebiet und zu verbrauchernaher Marktkennntnis und bedarfsorientiertem Angebot..."

Die Gebietsbeschränkung des einen Händlers begründete notwendigerweise Gebietsschutz für die anderen.⁴⁹⁹ Gemäß Art. 3 Ziff. 8 und 9 Kfz-GVO 1475/95 durfte dem Händler auferlegt werden, außerhalb seines Vertragsgebiets keine Niederlassungen oder Auslieferungslager zu unterhalten und keine Unterverträge abzuschließen; auch konnte der Hersteller dem Händler untersagen, Kunden außerhalb seines Vertragsgebiets mit Mitteln der personalisierten Werbung, sprich über Telefon oder anderen Formen der Telekommunikation, an der Haustür oder durch Direktwerbung anzusprechen.⁵⁰⁰ Das Recht zum passiven Verkauf an so genannte Komm-Kunden aus an-

⁴⁹⁷ Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 54, Tz. 155; Polley/Seeliger, EWS 2002, S. 507 (508); Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 240 und S. 248.

⁴⁹⁸ Erwägungsgründe Nr. 4 und 9 der Kfz-GVO 123/85; Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 1475/95.

⁴⁹⁹ Hierauf verweist zu Recht: Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 3, Rz. 16.

⁵⁰⁰ Siehe zudem: Art. 3 Ziff. 8 lit. b Kfz-GVO 123/85. Nach dieser noch restriktiveren Regelung konnte der Händler sogar zum Unterlassen jeder Werbung außerhalb des Vertragsgebiets verpflichtet werden. Vertiefend: Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 47 f. und E (VO 1475/95), Rz. 21.

deren Vertragsgebieten, die sich von sich aus an den Händler wandten, konnten Kfz-Lieferanten jedoch nicht einschränken. Der Gebietschutz bisheriger Prägung beschränkte sich jedoch nicht nur auf einen Schutz des Marktverantwortungsgebietes in Relation zu anderen systeminternen Händlern sondern auch im Verhältnis zum eigenen Kfz-Lieferanten. Im Vergleich zur Kfz-GVO 123/85 räumte die Kfz-GVO 1475/95 dem Vertragshändler einen verbesserten Bestandsschutz des eigenen Vertragsgebiets ein. Denn im Gegensatz zu Art. 5 Abs. 2 Ziff. 1 lit. b Kfz-GVO 123/85 reichte auch der Nachweis von sachlich gerechtfertigten Gründen nicht mehr dafür aus, das vereinbarte Vertragsgebiet einseitig durch den Kfz-Lieferanten zu verändern; gemäß Art. 6 Abs. 1 Ziff. 5 Kfz-GVO 1475/95 waren entsprechende Vorbehalte nicht weiter zulässig.⁵⁰¹

In dem Evaluierungsbericht zur Funktionsweise der Kfz-GVO 1475/95 kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich die Kontrolle der Kfz-Lieferanten über die Auswahl der Händler in Verbindung mit exklusiven Absatzgebieten als Hindernis für den markeninternen Wettbewerb und das Ziel der Integration des Binnenmarktes erwiesen hat.⁵⁰² Auch bemängelte die Normgeberin den durch die Kfz-GVO 1475/95 bewirkten "Zwangsjackeneffekt", dadurch hervorgerufen, dass alle neuen Kraftfahrzeuge auf dieselbe Art und Weise vertrieben wurden, nämlich durch Vertriebssysteme, die einen exklusiven Vertrieb mit selektivem Vertrieb kombinierten.⁵⁰³ Innerhalb der von der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb im Februar 2001 organisierten Anhörung zur Zukunft der Automobilindustrie in der EU sprachen sich die Interessenvertreter der Kfz-Lieferanten und des

⁵⁰¹ Siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 94; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 1/2, Rz. 12 und Art. 6, Rz. 12.

⁵⁰² Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 18; Pressemitteilung IP/00/1306 der Kommission vom 15.11.2000; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 56 f., Tz. 169; siehe auch: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 9 mit Verweis auf Anhang 1, Kapitel 1.

⁵⁰³ Vergleiche: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 6 sowie Anhang 1, Kapitel 1.

Kfz-Handels vergebens für einen Fortbestand der bisherigen Kfz-Vertriebssysteme aus.⁵⁰⁴ Da bei einem bloßen Auslaufen der Kfz-GVO 1475/95 und einem Rückgriff auf die allgemeinen Wettbewerbsregeln der Vertikal-GVO 2790/99 das bisherige System des Kfz-Vertriebs in identischer Form hätte weitergeführt werden können – Hersteller konnten innerhalb ihrer selektiven Vertriebsnetze durch Standortklauseln zugleich eine Art Gebietsschutz einrichten – erkannte die Kommission frühzeitig die Notwendigkeit einer neuen sektorspezifischen Verordnung an.⁵⁰⁵ Bereits in dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002 zeigte die Kommission ihre Vorstellungen eines strengeren, aber gleichwohl flexibleren Regelungsansatzes auf; Verbot eines selektiv-exklusiven Vertriebs versus Freiheit der Systemwahl.⁵⁰⁶ Unbeschadet einer breit angelegten Kritik, die besonders von Seiten ACEA, VDA, CECRA, ZDK und der IG Metall bedeutende Unterstützung bekam, hat sich die Kommission von diesem Reformvorhaben zur Neustrukturierung des Kfz-Vertriebs letztlich nicht abbringen lassen.⁵⁰⁷ Auch in dem späteren nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 05.02.2002 sowie den veröffentlichten Entwürfen vom 16.03.2002 und 06.05.2002 unterstrich die Normgeberin ihren Willen zur Abkehr von dem Prinzip der Bündelung eines ausschließlichen und selektiven Vertriebs, das über

⁵⁰⁴ Siehe hierzu: Pressemitteilung IP/01/204 der Kommission vom 14.02.2001, das Dokument kann im Internet abgerufen werden über: <http://europa.eu/rapid/searchAction.do>.

⁵⁰⁵ Vergleiche: MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002 (Fußnote 4); Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 54, Tz. 158; Zu den Konsequenzen, die sich aus der Anwendung der Vertikal-GVO 2790/99 auf den Kfz-Sektor ergeben, siehe auch: Broschüre, Autohaus 20/2007, S. 12 f.

⁵⁰⁶ Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 17; hierauf Bezug nehmend: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 72.

⁵⁰⁷ Siehe nur: N.N., Gemeinsam für die Kfz-GVO, kfz-betrieb online vom 04.09.2001, am 30.08.2005 abgerufen unter: http://www.kfzbetrieb.de/fachartikel/kb_fachartikel_nh_66090.html; VDA, Stellungnahme vom 31.05.2001; Vorschläge für wesentliche Elemente einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002; CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, im Internet abrufbar unter: <http://www.cecra.org>; ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 3 ff.

Jahrzehnte die Basis der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für den Automobilssektor dargestellt hatte.⁵⁰⁸ In Erwägungsgrund Nr. 15 des Verordnungsentwurfs vom 06.05.2002 präzisiert die Kommission zudem erstmalig den Fall der von ihr ausdrücklich erlaubten horizontalen Mischsysteme.⁵⁰⁹ Danach darf in einigen Märkten ein selektiver Vertrieb und in anderen Märkten Exklusivvertrieb errichtet werden, ohne dass diese Freiheit des Lieferanten bei der Systemwahl jedoch zu nationalen Marktabschottungen führt.⁵¹⁰ Ein hierauf bezogener Änderungsvorschlag des Europäischen Parlaments, nach dem der Kfz-Hersteller innerhalb der EU ein und dasselbe Vertriebssystem verwenden müsse – selektiver oder exklusiver Vertrieb – wurde in dem nachfolgenden Entwurf der Kommission vom 20.06.2002 nicht umgesetzt.⁵¹¹ Ebenso hat sie die kritischen Anmerkungen des Wirtschafts- und Sozialausschusses über eine nur geringe Praxisrelevanz der von der Kommission hervorgehobenen Freiheit eines Kfz-Lieferanten bei der Wahl des Vertriebssystems nicht zum Anlass für sonstige Änderungen genommen.⁵¹² Schließlich wurden die neuen

⁵⁰⁸ Siehe: Vor-Entwurf vom 05.02.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 7, 10; auf den Vor-Entwurf vom 05.02.2002 nimmt Bezug: Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; zu den veröffentlichten Entwürfen vom 16.03.2002 und 06.05.2002 siehe: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz.9, 12; Erwägungsgründe Nr. 3 und Nr. 15 des Verordnungsentwurfs der Kommission vom 06.05.2002. Die "Revised version of draft new regulation on motor vehicle distribution of 06/05/2002 submitted to the Second Advisory Committee of the Member States held on 6 June 2002" ist abrufbar unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation_archive.html.

⁵⁰⁹ Siehe nunmehr: Erwägungsgrund Nr. 13 der Kfz-GVO.

⁵¹⁰ Eingehend hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146 ff.

⁵¹¹ Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschläge 3 und 20).

⁵¹² Hierzu: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Abs. 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie, ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 4.1.2.; zu den Vorzügen eines gemischt selektiv-exklusiven Kfz-Vertriebs siehe

Regeln über die Auswahl der Händler und die Errichtung von Vertriebsnetzen durch Kraftfahrzeughersteller wesentlicher Bestandteil der am 31.07.2002 erlassenen Kfz-GVO.

Die Kritik an dem Wegfall der Kombination von selektivem und exklusivem Vertrieb hält auch nach Inkrafttreten der Kfz-GVO an.⁵¹³ Sie fußt auf dem Argument, damit werde die allgemein im europäischen Wettbewerbsrecht geltende Regel durchbrochen, wonach diese Kombination ausnahmsweise nach Art. 81 Abs. 3 EG freigestellt werden könne, wenn sie zum Schutz umfangreicher Investitionen der Vertragshändler erforderlich sei.⁵¹⁴ Wie festgestellt basiert das Verbot eines gemischt selektiv-exklusiven Vertriebs auf einer grundsätzlichen Neubewertung der Kommission, nach der sich die traditionellen Strukturen des Kfz-Vertriebs als bedeutendes Hindernis für den markeninternen Wettbewerb erwiesen habe.⁵¹⁵ Vor dem Hintergrund des ihr zustehenden Beurteilungsspielraums lässt sich die Entscheidung der Normgeberin für ein Regelungskonzept, das im Vergleich zu den allgemeinen Wettbewerbsregeln für Vertriebsvereinbarungen strenger ist, durchaus legitimieren.

2. Regelungsinhalte zur Verkaufstätigkeit des Vertragshandels

Die durch die Kfz-GVO neu geschaffenen Freiräume des Handels zum Verkauf neuer Kraftfahrzeuge bestimmen sich maßgeblich danach, ob der Kfz-Lieferant sein Vertriebsnetz selektiv oder aber ex-

bereits: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Bericht zur Bewertung der Kfz-Vertriebs-, -Verkaufs- und -Kundendienstes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (Ergänzende Stellungnahme zum XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik)", ABl. Nr. C 221 vom 07.08.2001, S. 138, Tz. 5.5., 5.6., 5.7. und 5.9.

⁵¹³ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 236 ff.

⁵¹⁴ So: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 236 unter Bezugnahme auf die Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen -, ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 195.

⁵¹⁵ Hierzu bereits oben S. 63; siehe auch: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 258.

klusiv ausgerichtet hat.⁵¹⁶ Diese systemspezifischen Optionen der Handelsstufe für eigenständige Verkaufsaktivitäten stellen sich insgesamt wie folgt dar:

a. Rechte zum Verkauf neuer Kfz innerhalb des exklusiven Vertriebs

Die grundlegende Besonderheit eines exklusiven Vertriebssystems ist neben dem Gebietsschutz des Vertragshändlers die fehlende Geschlossenheit des Netzes.⁵¹⁷ Hieraus folgt für die Verkaufstätigkeit des Händlers zunächst im Positiven, dass nur er innerhalb des ihm zugewiesenen Vertragsgebiets aktiv neue Kraftfahrzeuge an Kunden verkaufen darf.⁵¹⁸ Andererseits muss er jedoch seine aktiven Verkäufe auf sein Marktverantwortungsgebiet beschränken; denn als Kehrseite seines eigenen Gebietsschutzes hat auch er den Gebietsschutz der systeminternen Händlerkollegen zu respektieren. In dem Vertragsgebiet eines anderen Händlers darf er sich folglich nicht aktiv um Kunden bemühen, Art. 4 Abs. 1 lit. b (i) Kfz-GVO. Dies umfasst insbesondere die Direktwerbung und Besuche bei potentiellen Kunden oder das Versenden personalisierter E-Mails an Verbraucher außerhalb des zugewiesenen Gebiets.⁵¹⁹ Auch kann ein Kfz-Lieferant im Rahmen eines exklusiven Vertriebssystems Händlern die Errichtung eines Lieferpunktes, eines Lagers oder einer Verkaufs- oder Auslieferungsstelle in Gebieten untersagen, die anderen Händler exklusiv zugewiesen sind.⁵²⁰ Aus Sicht des Kfz-Lieferanten bestehen die Vorteile eines ausschließlichen Vertriebssystems daher im We-

⁵¹⁶ Eingehend hierzu: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 133 ff.

⁵¹⁷ Vertiefend: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 57; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 195.

⁵¹⁸ Zum Begriff des aktiven und passiven Verkaufs allgemein: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4. (Antwort zu Frage 12).

⁵¹⁹ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 26; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.1. (Antwort zu Frage 45); siehe auch: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, vor Art. 4, Rz. 23.

⁵²⁰ Diese Handlungen fallen unter den Begriff des aktiven Verkaufs, siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4.

sentlichen in der Kontrolle über den Standort des Vertragshändlers, der damit bezweckten räumlichen Optimierung der Vertriebsnetzdicke und einer aufgrund der klaren Marktstrukturen erhöhten Planungssicherheit.⁵²¹

Aus Sicht der Vertragshändler ist ein bedeutender Vorteil des exklusiven Automobilvertriebs darin begründet, dass sie innerhalb der ihnen zugewiesenen Vertragsgebiete die Konkurrenz markengleicher Händler nicht zu fürchten brauchen.⁵²² Gleichwohl stellt die Kommission mit den nach der Kfz-GVO zugelassenen exklusiven Automobilvertriebssystemen einen absoluten Gebietsschutz bewusst nicht frei und schafft stattdessen Voraussetzungen für mehr Preiswettbewerb in der gesamten EU.⁵²³ Denn auch innerhalb eines exklusiven Vertriebssystems muss die Normgeberin sicherstellen, dass ein Verbraucher ein neues Fahrzeug überall im Gemeinsamen Markt kaufen kann.⁵²⁴ Diesem Binnenmarktaspekt trägt die Kommission Rechnung; der exklusive Händler hat das Recht, passive Verkäufe an alle Verbraucher durchzuführen, die in seine Verkaufsräume kommen oder ihn kontaktieren (so genannte Komm-Kunden). Der passive Verkauf bezieht sich folglich auf eine Bearbeitung von Anfragen von Kunden oder ihrer ordnungsgemäß bestellten Vermittler, um die man sich nicht aktiv bemüht hat.⁵²⁵ Zum passiven Verkauf zählen ferner Werbemaßnahmen in standorttypischen Medien; auch soll die Nutzung einer Website im Internet als Mittel einer passiven Verkaufsanbahnung dem Vertragshändler nicht untersagt werden können.⁵²⁶

⁵²¹ Hierzu: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 134; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 35f; Polley/Seeliger, EWS 2002, S.507 (508); MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁵²² Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 35 (Reduzierung des Intra-brand-Wettbewerbs als Anreiz des Händlers).

⁵²³ Vergleiche: Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 261.

⁵²⁴ Siehe hierzu: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 26.

⁵²⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4. (Antwort zu Frage 12).

⁵²⁶ Art. 4 Abs. 1 lit. e Kfz-GVO und Erwägungsgrund Nr. 15 der Kfz-GVO. Siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.1. (Antwort zu Frage 44); Mitteilung der Kommission - Leitlinien für vertikale Beschränkungen - , ABl. 2000 Nr. C 291 vom 13.10.2000, S. 1, Tz. 51; vertiefend: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 262 f.

Die bedeutendste Neuerung des gebietsexklusiven Automobilvertriebssystems liegt jedoch in der Aufgabe der Wiederverkäuferbeschränkung. Im Unterschied zur Kfz-GVO 1475/95 kann der exklusive Händler nicht daran gehindert werden, an unabhängige Wiederverkäufer zu verkaufen, die keine Mitglieder des Vertriebsnetzes des Herstellers sind.⁵²⁷ Da Außenseiter nicht weiter ausgeschlossen werden können, steht es dem exklusiven Händler nunmehr frei, auch Supermärkte, Versandhäuser oder reine Internet-Händler zu beliefern.⁵²⁸ Dieser neu gewonnene Handlungsspielraum resultiert zum einen aus Art. 4 Abs. 1 lit. b (i) Kfz-GVO, wonach in einem exklusiven Vertriebssystem die Verkäufe seitens der Kunden des Händlers nicht mehr begrenzt werden dürfen, was auch die Belieferung gewerblicher Wiederverkäufer mit sich bringt.⁵²⁹ Zum anderen leitet sich das Recht des Exklusivhändlers zum Verkauf an Grauhändler aus dem Umkehrschluss des Art. 4 Abs. 1 lit. b (iii) Kfz-GVO und Art. 4 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO ab; diese Kernbeschränkungen stellen eine entsprechende Beschränkung nur für Mitglieder eines selektiven Kfz-Vertriebssystems frei.⁵³⁰ Die Öffnung paralleler Vertriebskanäle als Preis für den Gebietsschutz in einem exklusiven Automobilvertriebssystem ist von der Normgeberin durchaus beabsichtigt.⁵³¹ So können unautorisierte Wiederverkäufer Preisdifferenzen ausnutzen und eine wichtige Rolle beim Parallelhandel spielen.⁵³² Auch kann die gezielte Ein-

⁵²⁷ Diese unabhängigen Wiederverkäufer werden auch als "Grauhändler" bezeichnet, hierzu: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 26.

⁵²⁸ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 26; siehe auch: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Einführung, Rz. E 101; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 149 f.; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 261.

⁵²⁹ Vergleiche: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 265.

⁵³⁰ So auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 134.; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 150.

⁵³¹ Dies betonen insbesondere: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 58; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 150; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 118 (Fußnote 135).

⁵³² So bereits: Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz 24; siehe auch: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr.

richtung einer zweiten Absatzebene neben den bestehenden Händlernetzen zu mehr Intra-brand-Wettbewerb führen.⁵³³

Letztlich können Kfz-Lieferanten von den oben genannten Organisationsvorteilen eines exklusiven Automobilvertriebs nur unter gleichzeitiger Inkaufnahme der Aufgabe der Lückenlosigkeit ihres Vertriebssystems profitieren, da sie nicht mehr steuern können, an welche Wiederverkäufer die Vertragshändler verkaufen.⁵³⁴ In der Praxis hat sich der gebietsexklusive Kfz-Vertrieb letztlich nicht durchgesetzt; nur Suzuki hat unter Geltung der Kfz-GVO ein exklusives Vertriebsnetz etabliert, welches jedoch auf den Fahrzeugbereich begrenzt ist.⁵³⁵ Diejenigen Stimmen, die die von der Kommission besonders hervorgehobene Freiheit eines Kfz-Herstellers bei der Wahl eines selektiven oder exklusiven Vertriebs von vorneherein nur als theoretische Alternative bewertet haben, behielten letztlich Recht.⁵³⁶ Die Gefahr, dass Kfz-Lieferanten die Herrschaft über ihre Absatzsysteme einbüßen, macht den exklusiven Vertrieb für die Kraftfahrzeugbranche letztlich bedeutungslos.

C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 26; auf die vorherigen Dokumente nimmt Bezug: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 195.

⁵³³ Hierauf verweist: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 58.

⁵³⁴ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 319; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 134.

⁵³⁵ Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 320; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 152; Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 946; siehe auch: Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004; Plate/Gaide, Autohaus 21/2002, S. 6.

⁵³⁶ So bereits Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 83 f. - (*"Die Wahlfreiheit ist in Wirklichkeit ein Wahlzwang"*); Ensthaler, BB 2002, S. 313 (317); Creutzig, Jürgen, WRP 2002, S. 1124 (1126) unter Bezugnahme auf: Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz 24 - (*"It seems that virtually no manufacturer would opt for an exclusive distribution system"*).

b. Rechte zum Verkauf neuer Kfz innerhalb des selektiven Vertriebs

Die Geschlossenheit der Vertriebsorganisation und der Vertrieb nur über ausgewählte Vertriebspartner sind zweifelsfrei die wesentlichen Motive der Kfz-Hersteller, ihre Automobilvertriebssysteme quantitativ-selektiv zu etablieren.⁵³⁷ Denn entscheidet sich der Hersteller für den Selektivvertrieb, so erfolgt gemäß Art. 1 Abs. 1 litt. f, g und h Kfz-GVO der Vertrieb auf allen Stufen durch autorisierte Vertriebspartner.⁵³⁸ Nach Art. 4 Abs. 1 lit. b (iii) Kfz-GVO kann der Kfz-Lieferant einem Händler seines selektiven Vertriebssystems verbieten, an außenstehende Wiederverkäufer neue Kraftfahrzeuge zu liefern. Als Ausgleich für den geschlossenen Außenauftritt des Vertriebsnetzes fordert die Normgeberin jedoch eine gewisse Durchlässigkeit im Inneren, was wiederum den Intra-Brand-Wettbewerb fördern soll.⁵³⁹ Daher verbietet Art. 4 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO die Beschränkung von Querlieferungen respektive des Querbezugs von neuen Kraftfahrzeugen innerhalb des eigenen Vertriebsnetzes.⁵⁴⁰ Dieses Verbot der Kommission richtet sich auch gegen eine indirekte Beschränkung der Querlieferungen, beispielsweise durch die Nichtanrechnung auf Bonuszahlungen.⁵⁴¹

Die entscheidende Neuerung dieses Systems besteht jedoch darin, dass ein Kfz-Hersteller aktive und passive Verkäufe an Endverbraucher in Märkten mit selektivem Vertrieb nicht mehr einschränken darf.⁵⁴² Händlern kann folglich nicht mehr vorgeschrieben werden, in

⁵³⁷ Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 84; Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1055); May, Ulrich, DAR 2002, S. 402 (403).

⁵³⁸ Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 83.

⁵³⁹ Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 88 ff.

⁵⁴⁰ Bezüglich des Rechts auf systeminterne Querlieferungen unter Geltung der Vorgängerregelungen siehe bereits: Art. 3 Ziff. 10 lit. a Kfz-GVO 123/85 und Art. 3 Ziff. 10 lit. a Kfz-GVO 1475/95.

⁵⁴¹ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 8.

⁵⁴² Siehe: Art. 4 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO.

welche Gebiete sie ihre Fahrzeuge verkaufen. In einem System des selektiven Vertriebs können Händler überall im Gemeinsamen Markt aktive Verkäufe tätigen. Sie dürfen in anderen Gebieten werben und allgemeine Werbepost sowie persönliche E-Mails an Verbraucher in anderen Teilen der EU richten.⁵⁴³ Auch durch sonstige verkaufsfördernde Maßnahmen, die üblicherweise am Standort eines Vertragsbetriebes nicht verfügbar sind, können sie einzelne Kunden unmittelbar ansprechen. Ein Vertragsgebiet respektive einen relativen Gebietsschutz bisheriger Ausprägung gibt es nicht mehr; überall dort im Binnenmarkt, wo ein selektives Vertriebssystem betrieben wird, können die Händler tätig werden.⁵⁴⁴ Insoweit ist nunmehr das Gebiet des Gemeinsamen Marktes das Vertragsgebiet.⁵⁴⁵ Nach Auffassung der Kommission erlangen Endverbraucher mit den Neuregelungen des selektiven Vertriebs deutliche Vorteile bei der Ausübung ihrer Binnenmarktrechte; zudem wird der markeninterne Wettbewerb zwischen Händlern in verschiedenen Mitgliedsstaaten gestärkt.⁵⁴⁶

c. Das Recht zum Verkauf vor dem Hintergrund paralleler Vertriebsgestaltungen

Entgegen der Position des Europäischen Parlaments hat sich die Kommission im Rahmen der Ausgestaltung der Kfz-GVO letztlich für die Möglichkeit einer parallelen Vertriebsgestaltung entschieden und spricht sich für deren Zulässigkeit in Erwägungsgrund Nr. 13 der Kfz-GVO explizit aus.⁵⁴⁷ Hiernach soll es einem Kfz-Lieferanten erlaubt

⁵⁴³ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 18; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002

⁵⁴⁴ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 135; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Einführung, Rz. 83.

⁵⁴⁵ Creutzig, Jürgen, EuZW 2002, S. 560, (561); Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 25 f. (Antwort zu Frage 23).

⁵⁴⁶ Siehe bereits oben S. 71.

⁵⁴⁷ Siehe hierzu: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149

sein, in einigen Märkten einen selektiven Vertrieb und in anderen Märkten einen exklusiven Vertrieb zu organisieren. Selbst in verschiedenen Gebieten desselben Mitgliedstaates soll es einem Lieferanten möglich sein, Alleinvertrieb und selektiven Vertrieb zu betreiben.⁵⁴⁸ Die von dem Europäischen Parlament in seiner Stellungnahme vom 30.05.2002 noch eingeforderte Verpflichtung, nach der ein Kfz-Hersteller innerhalb der EU ein und dasselbe Vertriebssystem verwenden müsse, konnte sich letztlich nicht durchsetzen.⁵⁴⁹ Ihr eindeutiges Bekenntnis zu parallelen Vertriebsgestaltungen verpflichtet die Kommission zugleich zu einer Klarstellung über das Zusammenspiel dieser so genannten horizontalen Mischsysteme. Denn kommen in verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedliche Vertriebsformen zum Einsatz, dann müssen diese Vertriebssysteme untereinander kompatibel sein; eine Kombination unterschiedlicher Vertriebsformen für einzelne Mitgliedstaaten darf nicht zu einer Abschottung bestimmter nationaler Märkte führen.⁵⁵⁰ Damit die Freiheit des Kfz-Lieferanten bei der Systemwahl nicht zugleich den wirksamen Wettbewerb im Gemeinsamen Markt und zwischen den in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässigen Vertragshändlern beschränkt, setzen parallele Vertriebsgestaltungen die nachfolgenden Merkmale voraus:

Zum einen muss es Händlern eines selektiven Vertriebssystems möglich sein, in exklusiven Vertragsgebieten ansässige Endverbraucher und nicht zugelassene Händler passiv zu beliefern, Art. 4 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO.⁵⁵¹ Zum anderen muss exklusiven Händlern die Möglichkeit offen gehalten werden, dass diese auch in Gebieten mit selektivem Vertrieb an dort ansässige Kunden aktiv oder passiv verkau-

(Änderungsvorschläge 3 und 20); hierauf nimmt Bezug: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 120.

⁵⁴⁸ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 11. Kritisch hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146.

⁵⁴⁹ Vergleiche: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 120; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 277.

⁵⁵⁰ Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146.

⁵⁵¹ Erwägungsgrund Nr. 13 der Kfz-GVO; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 278; anderer Auffassung bezüglich der Möglichkeit des Verkaufs an graue Händler sind jedoch: Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 126.

fen.⁵⁵² Auch muss einem exklusiven Händler die Belieferung an nicht vertriebsgebundene Wiederverkäufer erlaubt werden, wenn diese ihren Sitz innerhalb eines Marktes mit selektivem Vertrieb haben, Art. 4 Abs. 1 lit. b (i) Kfz-GVO.⁵⁵³

d. Systemübergreifende Regelungen zum Verkauf neuer Fahrzeuge an Endverbraucher

Die Kfz-GVO sieht zusätzliche Regelungen vor, um den lokalen Verkauf neuer Kraftfahrzeuge und den Verkauf an Kunden aus anderen Gebieten des Gemeinsamen Marktes sowohl im exklusiven als auch selektiven Vertrieb diskriminierungsfrei zu gewährleisten. Diese Schutzmechanismen beziehen sich insbesondere auf die Bereiche der Händlervergütung, der Belieferungsmodalitäten einschließlich der Verfügbarkeit bestimmter Fahrzeugmodelle und des Verkaufs an Endverbraucher, die einen Vermittler zum Kauf bevollmächtigt haben.

aa. Belieferung und Vergütung

Erwägungsgrund Nr. 16 der Kfz-GVO beschreibt exemplarisch Vorgehensweisen eines Kfz-Lieferanten, die die aktiven oder passiven Verkäufe seiner Händler mittelbar einschränken und daher unter die weit gefasste Definition einer Kernbeschränkung im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Kfz-GVO fallen. Hierbei handelt die Kommission in dem Bewusstsein, dass jede Kernbeschränkung auch mit Hilfe von einem oder mehreren indirekten Mitteln erreicht werden kann; diese können in der Praxis ähnliche wettbewerbsbeschränkende Ergebnisse hervorrufen wie die ausdrückliche Aufnahme der fraglichen Beschrän-

⁵⁵² Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 278 f.

⁵⁵³ Kritisch hierzu: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 146 (Systematische Inkonsistenz).

kung in den schriftlichen Vertrag.⁵⁵⁴ Das eigenständige wettbewerbliche Verhalten eines Händlers ist daher auch im Hinblick auf Umgehungstatbestände zu schützen.⁵⁵⁵ Folgerichtig werden durch die Kfz-GVO auch mittelbare Beschränkungen der KFZ-Lieferanten hinsichtlich der Verkäufe ihrer Händler an Endverbraucher in anderen Mitgliedstaaten nicht freigestellt. Hierzu zählt die Normgeberin beispielsweise Sachverhalte, bei denen die Vergütung des Händlers oder der Verkaufspreis vom Bestimmungsort des Kraftfahrzeugs oder dem Wohnort des Endverbrauchers abhängig gemacht werden.⁵⁵⁶ Als mittelbare Verkaufsbeschränkungen bewertet sie gleichfalls Lieferquoten, die auf einem anderen Gebiet als dem Gebiet des Gemeinsamen Marktes basieren, auf den Bestimmungsort des Kraftfahrzeugs bezogene Prämienregelungen sowie jede Form einer diskriminierenden Produktlieferung an Vertragshändler.⁵⁵⁷ Stattdessen hat ein Kfz-Hersteller unter Geltung der Kfz-GVO Bestellungen von neuen Kraftfahrzeugen für Verbraucher aus anderen Gebieten des Gemeinsamen Marktes auf die gleiche Weise abzuwickeln wie Bestellungen für lokale Verbraucher. Die von einem Kfz-Lieferanten eingeführten Bestell- und Liefersysteme haben diesen Anforderungen zu entsprechen. Etwaige Prämienregelungen oder andere Arten finanzieller oder sonstiger Anreize dürfen nicht an geographische Kriterien anknüpfen und müssen vielmehr alle Verkäufe berücksichtigen.⁵⁵⁸ Darüber hinaus dürfen Vereinbarungen über Absatzziele, die sich durchaus nur auf einen bestimmten Einzugsbereich beziehen können, letztlich nicht dazu benutzt werden, die Fahrzeuglieferungen an die Händler zu beschränken.⁵⁵⁹ Insgesamt hat die Kommission hiermit

⁵⁵⁴ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.4. (Antwort zu Frage 11).

⁵⁵⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6).

⁵⁵⁶ Erwägungsgrund Nr. 16 der Kfz-GVO; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.1. (Antwort zu Frage 41).

⁵⁵⁷ Erwägungsgrund Nr. 16 der Kfz-GVO; Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 27; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 5.1.1. und 5.3.1; siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 155.

⁵⁵⁸ Ausführlich: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.1. (Antwort zu Frage 41).

⁵⁵⁹ Siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.1. (Antwort zu Frage 43); Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 9.

auf Regelungsschwächen der Kfz-GVO 1475/95 reagiert. Verkaufsziele, die auf den lokalen oder nationalen Markt abstellten, und auch Bonussysteme wurden in jener Zeit noch von der Industrie dazu verwendet, um die Kontrolle über Ausfuhrverkäufe zu behalten und Verkäufe an ausländische Verbraucher weniger attraktiv zu machen.⁵⁶⁰ Auch sind in der Vergangenheit solche Händler mit Kontingenten belegt worden, die sowohl an Endverbraucher aus dem eigenen Gebiet als auch an solche aus dem Ausland unterschiedslos und ohne Diskriminierung Fahrzeuge verkaufen wollten.⁵⁶¹

bb. Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen

In ihrem Bestreben, den grenzüberschreitenden Verkauf von Kraftfahrzeugen zu erleichtern, legt die Kommission der Kfz-GVO ein weiteres Prinzip zu Grunde. Nach der so genannten Verfügbarkeitsklausel (auch: availability clause) des Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO ist der Vertragshändler nunmehr in einem Umfang mit Kraftfahrzeugen zu beliefern, der es ihm ermöglicht, sämtliche Anfragen und Bestellungen von allen Endverbrauchern innerhalb des Gemeinsamen Marktes anzunehmen und zu bedienen.⁵⁶² Dies bedeutet konkret: Er darf nicht beschränkt werden, nur Kraftfahrzeuge zu verkaufen, die hinsichtlich der Karosserieform, des Trieb- und Fahrwerks sowie des Motortyps einem Modell seines Vertragsprogramms entsprechen, Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 litt. q und r Kfz-GVO. Damit soll verhindert werden, dass innerhalb des Gemein-

⁵⁶⁰ Vertiefend: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 27; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 88 f., Tz. 271 und S. 113, Tz. 354; siehe zudem: Monti, Who will be in the drivers's seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000; Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002.

⁵⁶¹ Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 29; siehe auch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 200.

⁵⁶² Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 201; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 71; siehe auch Erwägungsgrund Nr. 20 der Kfz-GVO.

samen Marktes fortbestehende Produktunterschiede zu Marktabschottungen ausgenutzt werden.⁵⁶³ In der bisherigen Praxis hat die Verfügbarkeitsklausel besonders im Hinblick auf den Verkauf von Rechtslenker-Kraftfahrzeugen auf dem europäischen Kontinent Bedeutung erlangt.⁵⁶⁴

Im Vergleich zu den früheren Klauseln zur Verfügbarkeit ist die gegenwärtige Regelung der Kfz-GVO erweitert worden.⁵⁶⁵ Einerseits erstreckt sich ihr Anwendungsbereich nicht nur auf Personenkraftfahrzeuge, sondern erfasst nunmehr sämtliche Kraftfahrzeuge. Andererseits beschränkt sich die Klausel nicht mehr ausschließlich auf Sachverhalte, in denen der Händler bereits einen Kaufvertrag mit einem Endverbraucher abgeschlossen hat und der Kfz-Hersteller infolgedessen zur Vornahme des "Deckungsgeschäftes" verpflichtet ist.⁵⁶⁶ Der Vertragshändler kann vielmehr alle Fahrzeuge ordern, unabhängig davon, ob ein konkreter Kaufvertrag bereits abgeschlossen worden ist oder nicht.

Die vom Kfz-Lieferanten sicherzustellende Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen entfällt nach Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO nur in wenigen Ausnahmefällen. Die Verfügbarkeitsklausel verpflichtet Hersteller, ein Fahrzeugmodell an ihre Händler zu liefern, das in anderen Ländern

⁵⁶³ So bereits: Erwägungsgrund Nr. 16 der Kfz-GVO 123/85; Erwägungsgrund Nr. 16 der Kfz-GVO 1475/95; siehe auch: Entscheidung der Kommission vom 16.11.1983, ABl. 1983 Nr. L 327 vom 24.11.1983, S. 31 (Ford); Entscheidung der Kommission vom 25.09.1986, ABl. 1986 Nr. L 295 vom 18.10.1986, S. 19 (Peugeot).

⁵⁶⁴ Hierzu: Kommission, Vierzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1984, S. 47, Tz. 39; Kommission, Siebzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik 1987, S. 41 ff., Tz. 34; Kommission, XXVII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1997, S. 36, Tz. 57; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 59 f., Tz. 163 ff. und S. 140, Annex 3; Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz 26; Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 29.

⁵⁶⁵ Vergleiche hierzu: Art. 5 Abs. 1 Ziff. 2 lit. d Kfz-GVO 123/85 und Art. 5 Abs. 1 Ziff. 2 lit. d Kfz-GVO 1475/95.

⁵⁶⁶ Hinsichtlich dieser nunmehr obsolet gewordenen Einschränkung siehe Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 5, Rz. 10.

vermarktet wird, das aber einem Modell entspricht, das normalerweise von diesem Händler verkauft wird.⁵⁶⁷ Ist das gewünschte Fahrzeugmodell allerdings nicht im Vertragsprogramm des Händlers enthalten, darf der Kfz-Hersteller eine Lieferung dieses Modells in einer fremden Landesausführung verweigern, und zwar unbeschadet davon, ob der Hersteller dieses Modell in anderen Mitgliedstaaten der EU und der European Free Trade Association (EFTA) anbietet.⁵⁶⁸ Es besteht folglich kein Anspruch des Händlers auf Lieferung eines Kraftfahrzeugs, das auch in der Heimatausführung nicht zum Vertragsprogramm des Händlers gehört.⁵⁶⁹ Ebenso ergibt sich kein Verstoß gegen Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO aus einer differenzierten Markteinführung landesfremder Ausführungen.⁵⁷⁰ Auf die oben benannte Fallgruppe der Rechtslenker-Kraftfahrzeuge übertragen können sich zum Beispiel die nachfolgenden Ausnahmekonstellationen ergeben: Ein niederländischer Vertragshändler der Marke "A" muss rechtsgesteuerte Kraftfahrzeuge des Modells "X" für britische Kunden bei seinem Kfz-Hersteller bestellen können. Zu einer Lieferung ist der Hersteller jedoch nicht verpflichtet, wenn erstens der niederländische Händler normalerweise keine Kraftfahrzeuge des Modells "X" bekommt, diese somit auch nicht in seinem Heimatmarkt verkauft oder zweitens Fahrzeuge des Modells "X" normalerweise nicht mit einer Ausführung mit Rechtslenkung hergestellt werden.⁵⁷¹

⁵⁶⁷ Verbaliter: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 29; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.1.1. (Antwort zu Frage 30).

⁵⁶⁸ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 965.

⁵⁶⁹ Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 4, Rz. 39; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.1.1. (Antwort zu Frage 30).

⁵⁷⁰ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 965; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 272.

⁵⁷¹ Zu diesem von der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb benannten Beispiels vgl.: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.1.1. (Antwort zu Frage 30); hierauf nehmen unter anderem Bezug: Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 272; Wendel, WRP 2002, S. 1395 (1412 f.).

Darüber hinaus wird unter Bezugnahme auf sprachliche Ungenauigkeiten in Zusammenhang mit Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO von Teilen der Wissenschaft die Frage diskutiert, ob sich die Verfügbarkeitsklausel nicht vielmehr auf das gesamte Produktionsprogramm des Kfz-Lieferanten beziehen müsse.⁵⁷² Anknüpfungspunkt ist der ursprüngliche, in dem publizierten Verordnungsentwurf vom 16.03.2002 noch enthaltene Wortlaut der Verfügbarkeitsklausel.⁵⁷³ In Abweichung zu der endgültigen Formulierung des Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO hat die Kommission in der oben genannten Entwurfsfassung noch Beschränkungen des Händlers untersagt, Kraftfahrzeuge zu verkaufen, die einem Modell *"des Vertragsprogramms"* entsprechen. Insoweit wird vertreten, dass die Diskrepanz zwischen der endgültigen Formulierung und der ursprünglichen Sprachversion sich womöglich als redaktionelles Versehen erklären lassen könne;⁵⁷⁴ jedenfalls trage die frühere Entwurfsfassung dem Sinn und Zweck der Kfz-GVO effektiver Rechnung, da hiernach jeder Endverbraucher die Möglichkeit hätte, jedes beliebige, irgendwo in der EU erhältliche Fahrzeugmodell beim Händler seiner Wahl zu bestellen. Hätte der Händler dagegen lediglich einen Belieferungsanspruch betreffend der seinem eigenen Vertragsprogramm entsprechenden Kraftfahrzeuge, enthielte die Verfügbarkeitsklausel keinen über das Verbot der Beschränkung von Wiederverkäufen an Endverbraucher gemäß Art. 4 Abs. 1 litt. d, e Kfz-GVO hinausreichenden Regelungsgehalt.⁵⁷⁵

Letztlich lässt sich ein absolutes Verständnis der Verfügbarkeitsklausel, wonach ein Kfz-Hersteller sein gesamtes Produktionsprogramm dem einzelnen Händler zum Vertrieb überlassen muss, aus den Grundsätzen des Binnenmarktes nicht herleiten.⁵⁷⁶ Im Hinblick auf das Ziel, im Interesse der Verbraucher den grenzüberschreitenden

⁵⁷² Siehe zum Beispiel: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Art. 4, Rz. 50 ff.; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 285 ff.

⁵⁷³ Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 2 (9).

⁵⁷⁴ Im Hinblick auf die hierzu in Widerspruch stehenden Erläuterungen in Abschnitt 5.1.1. des Leitfadens zur Kfz-GVO (Antwort zu Frage 30) bleibt diese Hypothese jedoch letztlich offen. Siehe: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Art. 4, Rz. 53 ff.

⁵⁷⁵ Hierzu: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Art. 4, Rz. 53; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 286.

Verkauf von Kraftfahrzeugen in fremden Landesausführungen zu erleichtern sowie Marktabschottungen durch geringfügige Produktabweichungen entgegenzuwirken, muss dem Händler die nötige, aber zugleich auch ausreichende Freiheit eingeräumt werden, um innerhalb des Binnenmarktes konkurrieren zu können. Nach Auffassung der Kommission, die der EuGH in seinem Ford-Urteil vom 17.09.1985 gebilligt hat, kann ein Hersteller nicht dazu verpflichtet werden, den Endverbrauchern über jeden Händler sein gesamtes, EU-weites Modellsortiment zugänglich zu machen.⁵⁷⁷

Gemäß den Grundsätzen des Binnenmarktes werden die Verbraucher- und Händlerbelange bereits dann hinreichend gestärkt, wenn der Hersteller die Verfügbarkeit aller indirekt vertriebenen Kraftfahrzeuge gewährleisten muss, die nach Karosserie, Trieb- und Fahrwerk sowie Motortyp einander gleichen. Hiermit wird der Gefahr einer möglichen, besonders für den Bereich der Rechtslenkerfahrzeuge relevanten Marktabschottung wirksam entgegengetreten, ohne dass die unternehmerische Vertriebshoheit der Hersteller unverhältnismäßig eingeschränkt wird.⁵⁷⁸

cc. Verkauf an Endverbraucher über EU-Vermittler

Zusätzliche Möglichkeiten zum Fahrzeugverkauf an Kunden in anderen Mitgliedstaaten eröffnet die Kommission mit Hilfe der liberalisierten Regeln für Vermittler. Die Normgeberin beschreibt Vermittler als Personen oder Unternehmen, die ein neues Kraftfahrzeug für einen Verbraucher kaufen, ohne Mitglied des jeweiligen Vertriebsnetzes zu sein.⁵⁷⁹ Diese von Kunden beauftragten Vermittler dienen ausschließ-

⁵⁷⁶ So auch: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 4 Rz. 30; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 287. Zur Auslegung der Verfügbarkeitsklausel im Lichte des Binnenmarktprinzips siehe Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 5, Rz. 9.

⁵⁷⁷ EuGH, verb. Rs. 25, 26/84, Slg. 1985, 2725, Tz. 40 – Ford-Werke AG und Ford of Europe Incorporated/Kommission.

⁵⁷⁸ So auch: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 287 f.

⁵⁷⁹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2.

lich dem Interesse des Verbrauchers und werden in der Praxis auch als EU-Vermittler bezeichnet.⁵⁸⁰

EU-Vermittler sind von unabhängigen Wiederverkäufern abzugrenzen, die ein Fahrzeug zum Weiterverkauf erwerben und nicht im Auftrag eines individuellen Kunden tätig werden.⁵⁸¹ Darüber hinaus muss der EU-Vermittler von einem Verkaufsvermittler unterschieden werden, der im Lager des verkaufenden Vertragshändlers steht.⁵⁸² In letzterem Fall handelt es sich um eine Art Handelsvertretung im Umfeld des Händlers, insbesondere wenn der Vermittler ständig mit dem Verkauf der Fahrzeuge des Händlers betraut ist.⁵⁸³ Da der Händler mit der Einschaltung von Verkaufsvermittlern eine zweite Vertriebsstufe schaffen würde, liegt es letztlich in der Entscheidungsmacht des Kfz-Lieferanten, ob ein Händler Handelsvertreter ernennen darf oder nicht.⁵⁸⁴

Der KFZ-Lieferant kann hingegen einen Fahrzeugverkauf über den Vermittler, der ausschließlich den Interessen des Verbrauchers dient, weder verbieten noch wie unter Geltung der Vorgängerverordnungen durch einschränkende Regelungen behindern.⁵⁸⁵ In Erwägungsgrund Nr. 14 der Kfz-GVO führt die Kommission hierzu explizit aus:

"(14) Das Recht des Händlers auf den passiven und gegebenenfalls aktiven Verkauf von neuen Kraftfahrzeugen an Endverbraucher sollte das Recht einschließen, solche Fahrzeuge an Endver-

⁵⁸⁰ Vergleiche: Brossette, Autohaus 21/2003, S. 32.

⁵⁸¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2; siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 56; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 259 f.

⁵⁸² Hierzu Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 900; Brossette, Autohaus 21/2003, S. 32; Otterbach, GVO – Hersteller blocken Freiräume, kfbetrieb online vom 04.05.2005, abgerufen am 05.02.2008 unter: http://kfbetrieb.de/fachartikel/kb_fachartikel_nh_1914395.html.

⁵⁸³ Brossette, Autohaus 21/2003, S. 32; ausführlich zum ständigen Vermittler auch: Brossette, Autohaus 22/2003, S. 24.

⁵⁸⁴ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 10; Brossette, Autohaus 21/2003, S. 32.

⁵⁸⁵ Zu den früheren restriktiven Regelungen siehe unten S. 143.

braucher zu verkaufen, die einen Vermittler zum Kauf, zur Entgegennahme, zur Beförderung oder zur Verwahrung eines neuen Kraftfahrzeugs in ihrem Namen bevollmächtigt haben."

Nach Auffassung der Kommission sind diese Marktbeteiligten wichtige Akteure, die Verbrauchern beim Kauf eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat helfen und hierdurch zugleich einen wichtigen Beitrag für das Ausnutzen von Preisdifferenzen im Gemeinsamen Markt leisten.⁵⁸⁶ Einer Hilfestellung durch diese Fachleute bedarf es deshalb, weil es für den einzelnen Verbraucher aufgrund von Sprachproblemen und einer mangelnden Vertrautheit mit dem geschäftlichen Umfeld in einem anderen Mitgliedstaat sehr schwierig sein kann, in eigener Regie dort ein Fahrzeug zu kaufen.⁵⁸⁷

Aus den bislang gesammelten Erfahrungen zieht die Kommission den Schluss, dass die EU-Vermittlung ein absolut legitimes Geschäft abbildet. Die restriktiven Vorgaben zweier früherer Bekanntmachungen hinsichtlich der Funktion und Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern wurden unter der aktuellen Kfz-GVO außer Kraft gesetzt,⁵⁸⁸ da sie die Tätigkeit der Vermittler zulasten des eigentlich erwünschten Parallelhandels zu sehr eingeschränkten.⁵⁸⁹ Allerdings waren diese Einschränkungen in der Praxis letztlich kaum befolgt und Verstöße

⁵⁸⁶ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 28; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 3.2.; Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003; Kommission, XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002, S. 57, Tz. 169.

⁵⁸⁷ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; vertiefend auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 258.

⁵⁸⁸ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2; die hier genannten Bekanntmachungen sind: Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85 vom 12. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1985, Nr. C 17 vom 18.01.1985, S. 4; Klarstellung der Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern, ABl. 1991, Nr. C 329 vom 18.12.1991, S. 20.

⁵⁸⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 121, Tz. 380; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 258.

dagegen fast nie geahndet worden.⁵⁹⁰ Noch unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 musste ein Vermittler Beschränkungen bezüglich seines Geschäftsstandortes hinnehmen; er durfte keine Rabatte in Anspruch nehmen, die die marktüblichen Sätze im Einkaufsland überstiegen.⁵⁹¹ Als weiteres hemmendes Element war es einem Vermittler nicht gestattet, privilegierte Beziehungen zu Vertragshändlern zu unterhalten. Der Verkauf von mehr als 10% der jährlichen Verkäufe eines bestimmten Vertragshändlers über einen bestimmten Vermittler legte in diesem Kontext schon die Vermutung nahe, dass eine dementsprechende privilegierte Beziehung bestand.⁵⁹²

Sämtliche dieser Vorgaben hat die Normgeberin mittlerweile ersatzlos gestrichen. Unter Geltung der Kfz-GVO darf ein Kfz-Hersteller lediglich verlangen, dass sich sein Vertragshändler vom EU-Vermittler eine gültige Vollmacht des Verbrauchers für den Kauf und/oder die Abholung eines angegebenen Fahrzeugs vorlegen lässt.⁵⁹³ Die Vollmacht muss vor dem Kauf des Fahrzeugs durch den Vermittler erteilt worden sein; sie muss den Namen und die Adresse des Kunden enthalten sowie datiert und unterschrieben sein.⁵⁹⁴ Um den Verkauf an unabhängige Wiederverkäufer zu verhindern, darf ein Kfz-Lieferant seinem Händler auferlegen, dass dieser vom Vermittler neben der unterschriebenen Vollmacht unter gewissen Umständen, nicht jedoch systematisch auch einen Nachweis für die Identität des Käufers einfordert, zum Beispiel durch Vorlage einer Kopie des Personalausweises, Führerscheins oder Ähnliches.⁵⁹⁵ Zu dieser Thematik nimmt die Generaldirektion Wettbewerb in ihrer Ergänzung zum Leitfaden zur

⁵⁹⁰ Hierauf verweisen; Creutzig, Jürgen, BB 2002, S. 2133 (2135); Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 258.

⁵⁹¹ Klarstellung der Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern, ABl. 1991, Nr. C 329 vom 18.12.1991, S. 20, Tz. 2 a) und 2 c).

⁵⁹² Klarstellung der Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern, ABl. 1991, Nr. C 329 vom 18.12.1991, S. 20, Tz. 2 c).

⁵⁹³ Hierzu: MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2.

⁵⁹⁴ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2. Beispiele für einen Vollmachtmissbrauch führen an: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 266; Creutzig, Jürgen, BB 2002, S. 2133 (2135).

⁵⁹⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2. (Antwort zu Frage 39); siehe auch: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 73; Brossette, Autohaus 21/2003, S. 32.

Kfz-GVO weitere aufschlussreiche Konkretisierungen vor.⁵⁹⁶ Danach gilt die Regel, dass ein Kfz-Lieferant seinen Händler auch im Normalfall zur Einholung von Identitätsnachweisen anhalten darf, wenn er diese Praxis von seinem Händler unterschiedslos im Hinblick auf lokale Kunden, Verbrauchern aus anderen Teilen der EU sowie Vermittlern einfordert. In außergewöhnlichen Einzelfällen kann ein Kfz-Lieferant zusätzliche Maßnahmen verlangen, die über die bloße Einholung eines Identitätsnachweises hinausgehen. Dann müssen jedoch erhebliche Anhaltspunkte den Verdacht begründen, dass die als Vermittler auftretende Person letztlich in der Absicht handelt, ein neues Fahrzeug zur Gewinnerzielung weiterzuverkaufen.⁵⁹⁷ So darf ein Kfz-Lieferant insbesondere dann von seinem Händler verlangen, dass dieser vom Vermittler eine schriftliche Zusage einfordert, er werde das Fahrzeug nicht weiterverkaufen, wenn der Lieferant berechnete Gründe für die Vermutung einer Auftragsfälschung hat.⁵⁹⁸ Andererseits kann ein Kfz-Lieferant seinen Händler nicht dazu auffordern, sich von einem als Vermittler auftretenden Unternehmen systematisch dementsprechende schriftliche Erklärungen unterschreiben zu lassen, nur weil dieser Vermittler zu dem Händler regelmäßige geschäftliche Kontakte unterhält, ohne dass jedoch ein Beweis für einen unerlaubten Weiterverkauf durch dieses Unternehmen vorliegt.

Darüber hinaus hat die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb mit ihrem Schreiben vom 09.09.2004, in dem sie zu den Rechten und Pflichten von EU-Vermittlern eine ergänzende Klarstellung abgibt, innerhalb der Branchenkreise für erhebliches Aufsehen gesorgt.⁵⁹⁹ In dieser Stellungnahme weist sie darauf hin, dass ein Vertragshändler bei Neuwagengeschäften mit EU-Vermittlern seine Rechnungen auf

⁵⁹⁶ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 3 und 4.

⁵⁹⁷ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 3; siehe in diesem Zusammenhang auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.1.1. (Antwort zu Frage 29).

⁵⁹⁸ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 4.

⁵⁹⁹ Unveröffentlichtes Schreiben des Referatsleiters Paolo Cesarini vom 09.09.2004, Kommission/Generaldirektion Wettbewerb.

diese ausstellen und mit ihnen auch die Zahlung abwickeln darf.⁶⁰⁰ Legt der EU-Vermittler dem Vertragshändler eine Beschreibung über das zu beschaffende Fahrzeug, eine Vollmacht des Kunden sowie gegebenenfalls eine Ausweiskopie vor, dann hält es die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb für zulässig, dass das betreffende Fahrzeug kurzfristig dem Vermittler in Rechnung gestellt und auch an ihn übereignet wird, sofern der Vermittler es umgehend an diesen Kunden ausliefert.⁶⁰¹ Diese Vorgehensweise weicht von der bislang gängigen Praxis im Autohandel ab, wonach die Mehrzahl der Händler bei Vermittlungsgeschäften prinzipiell gegenüber Endkunden fakturiert und die betreffenden Fahrzeuge an diese übereignet haben.⁶⁰² Kritik an dieser Interpretation der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb äußert unter anderem Nolte.⁶⁰³ Dieser verweist auf die Rechtsprechung des EuGH in seinem Peugeot-Urteil vom 16.06.1994.⁶⁰⁴ Hiernach soll in dem Fall, in dem der Vertrag nicht mit dem Endkunden, sondern mit dem Vermittler zu Stande kommt, dieser aufgrund der zweifachen Eigentumsübertragung letztlich als nicht autorisierter Wiederverkäufer eingestuft werden.⁶⁰⁵ Die Auffassung der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb, nach der es der Vermittlereigenschaft nicht entgegenstehen soll, wenn dieser unter den oben genannten Voraussetzungen das Fahrzeug zunächst selbst er-

⁶⁰⁰ Hierzu: Maderner, Brüssel weist Hersteller in die Schranken, *kfz-betrieb online* vom 04.10.2004, am 05.10.2004 abgerufen unter: http://kfzbetrieb.de/news/druck/kb_beitrag_druck_1592188.html; Gaide, Neuwagen-Vermittlern dürfen Fahrzeuge in Rechnung gestellt werden, *Autohaus-online* vom 05.10.2004, abgerufen am 11.10.2004 unter: <http://www.autohaus.de/sixcms4/sixcms/detail.php/80035>.

⁶⁰¹ Maderner/Rehberg, *Kfz-Betrieb* 42/2004, S. 6; Maderner, *Kfz-Betrieb* 43/2004, S. 10; siehe in diesem Zusammenhang auch: Vogels, *Kfz-Betrieb* 43/2004, S. 10.

⁶⁰² Karl, *Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht*, S. 261; Gaide, *Neuwagen-Vermittlung: Rechte, Pflichten, Fallstricke*, *Autohaus-online* vom 08.10.2004, abgerufen am 11.10.2004 unter: <http://www.autohaus.de/sixcms4/sixcms/detail.php/80129>; Maderner, Brüssel weist Hersteller in die Schranken, *kfz-betrieb online* vom 04.10.2004.

⁶⁰³ Nolte in: Langen/Bunte, *Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht*, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 956 f.

⁶⁰⁴ EuGH, C-322/93P, Slg. 1994, I 2727, Tz. 24 – *Automobiles Peugeot SA und Peugeot SA/Kommission*.

⁶⁰⁵ Hierzu: Karl, *Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht*, S. 261; Nolte in: Langen/Bunte, *Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht*, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 957.

wirbt und sodann dem Endkunden eine eigene Rechnung für das von ihm vermittelte Fahrzeug ausstellt, lasse sich daher mit den Grundsätzen des Selektivvertriebs und der Rechtsprechung des EuGH nicht in Einklang bringen.⁶⁰⁶

In ihrem Schreiben vom 09.09.2004 verneint die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb jedoch ausdrücklich, dass derartige Transaktionen ein selektives Vertriebssystem gefährden könnten.⁶⁰⁷ Im Rahmen des hier beschriebenen Geschäftsablaufs vermarkte der Vermittler gerade nicht als unautorisierter Vertriebspartner Neuwagen, die er für noch nicht identifizierte Kunden bereits auf Lager stehen oder beim Hersteller bestellt hat. Da der Vermittler ein von einem Kunden gewünschtes, spezifisches Fahrzeug für diesen beschaffe und diesem Kunden auch aushändige, handele es sich bei wirtschaftlicher Betrachtung bei einem solchen Geschäft gleichwohl um ein vom Endverbraucher ausgehenden Vermittlungsgeschäft. In der Tat erscheinen die bislang aufgestellten Grundsätze, mit denen die erlaubte EU-Vermittlung und der nicht autorisierte Wiederverkauf voneinander abgegrenzt worden sind, zu statisch und rigide. Die von der Kommission/Generaldirektion Wettbewerb hier vorgenommene Neubewertung der Vermittlertätigkeit fügt sich daher widerspruchsfrei in das schon im Leitfaden zur Kfz-GVO unterstrichene Konzept zur Liberalisierung der Vermittlertätigkeit ein, aufgrund dessen schon die restriktiven Vorgaben der früheren Bekanntmachungen betreffend Funktion und Tätigkeit von Kraftfahrzeugvermittlern außer Kraft gesetzt worden sind.⁶⁰⁸

⁶⁰⁶ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 957.

⁶⁰⁷ Unveröffentlichtes Schreiben des Referatsleiters Paolo Cesarini vom 09.09.2004, Kommission/Generaldirektion Wettbewerb.

⁶⁰⁸ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.2; siehe auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 257.

3. Zusammenfassung

Die heftig umstrittene Aufgabe der traditionellen Kombination zwischen exklusivem und selektivem Kraftfahrzeugvertrieb hat die Möglichkeiten des Vertragshandels zum Verkauf neuer Fahrzeuge deutlich erweitert. Während der Händler eines exklusiven Vertriebssystems nunmehr auch an Systemaußenseiter verkaufen darf, bestehen die gravierendsten Veränderungen innerhalb des Selektivvertriebs in dem Wegfall des Gebietsschutzes bisheriger Prägung und den daraus gewonnenen Freiräumen des Handels zum aktiven Fahrzeugverkauf an Endverbraucher innerhalb des Gemeinsamen Marktes. Diese neu geschaffenen Verkaufsmöglichkeiten des Handels werden gestärkt durch einen – auch mittelbare – Verkaufsbeschränkungen erfassenden Freistellungsausschluss, die Beibehaltung der Verfügbarkeitsklausel sowie die Aufwertung der Vermittlertätigkeit.

II. Mehrmarkenvertrieb versus Markenexklusivität

Zur Durchsetzung ihres Ziels, den Zugang zu den Märkten sicherzustellen und die geschäftliche Unabhängigkeit der Händler gegenüber den Kfz-Lieferanten zu stärken, setzt die Kommission darüber hinaus auf eine grundlegende Vereinfachung des Mehrmarkenvertriebs. Während die Kfz-GVO 123/85 noch eine Verpflichtung zur Markenexklusivität weitgehend freistellt hat, vollzog sich unter der Kfz-GVO 1475/95 eine erste bedeutende Öffnung hin zum Mehrmarkenvertrieb. Händler konnten nunmehr grundsätzlich Neufahrzeuge konkurrierender Hersteller vertreiben. Aufgrund einer Fülle von rechtlich zulässigen Bedingungen war der Mehrmarkenvertrieb in der Praxis jedoch für die meisten Händler wirtschaftlich uninteressant.⁶⁰⁹ Hierauf hat die Normgeberin mit der Kfz-GVO reagiert. Durch diese werden

⁶⁰⁹ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 31; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 89 f., Tz. 272 ff; Monti, Who will be in the drivers's seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000.

zahlreiche der bisher zulässigen Beschränkungen aufgehoben, damit der Vertragshandel in seiner Entscheidung, eine oder mehrere zusätzliche Marken anzubieten, tatsächlich frei ist. Nach Einschätzung der Kommission stärkt das Angebot mehrerer Marken die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Händler und ermöglicht ihnen überdies in ländlichen Gebieten einen rentablen Geschäftsbetrieb.⁶¹⁰ Die Händler sind durch den gleichzeitigen Vertrieb weiterer Marken nicht mehr ausschließlich von der Absatzstrategie und Modellpolitik eines einzelnen Kfz-Lieferanten abhängig; zudem sind Synergieeffekte möglich.⁶¹¹ Daneben profitieren die Endverbraucher vom Mehrmarkenvertrieb. Einschlägige Studien haben ergeben, dass mehrere Marken vertretende Händler für Verbraucher von zunehmenden Interesse sind.⁶¹² Die Normgeberin hat aber auch die Interessen der Kfz-Hersteller im Blick und stellt in der Kfz-GVO spezifische Beschränkungen des Mehrmarkenvertriebs frei, die dem Schutz des Markenimages dienen und einer Verwechslungsgefahr entgegenwirken sollen.⁶¹³ Nachfolgend werden die Konsequenzen aus der fast vollständigen Liberalisierung des Mehrmarkenvertriebs aufgezeigt, wobei das Augenmerk auf die verbleibenden, teils auslegungsbedürftigen und in der Literatur daher oftmals streitig diskutierten Einschränkungen zu richten ist.⁶¹⁴

⁶¹⁰ Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003.

⁶¹¹ Hierauf verweisen: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 236; Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/ 95, Rz. 40; Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 53; ZDK, Häufig gestellte Fragen zum Mehrmarkenvertrieb, Fragen 1 und 4.

⁶¹² Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 31. Die Kommission bezieht sich in diesem Zusammenhang insbesondere auf: Lademann & Partner, Customer Preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automotive Distribution, December 2001, S. 54 ff; siehe auch: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 165; Creutzig, Jürgen in: Diez/Reindl/Brachat, Grundlagen der Automobilwirtschaft, S. 129 (138).

⁶¹³ MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002; siehe auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 26.

⁶¹⁴ Siehe zum Beispiel: Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (46).

1. Entwicklungsverlauf

Das Recht des Vertragshandels, Kraftfahrzeuge mehrerer Marken anzubieten, hat in der Chronologie der bisherigen Gruppenfreistellungsverordnungen des Kfz-Sektors eine maßgebliche Neubewertung erfahren. Unter Geltung der Kfz-GVO 123/85 setzte die Kommission noch auf den Grundsatz der Markenexklusivität. Mit dem hierfür einschlägigen Art. 3 Ziff. 3 Kfz-GVO 123/85 stellte die Normgeberin das Konkurrenzverbot und die auf bestimmte Geschäftsbetriebe beschränkte Markenausschließlichkeit unter anderem deshalb frei, damit sich die Händler auf die vertretene Marke konzentrieren und hierdurch einen für das Fahrzeug spezifischen Vertrieb und Kundendienst hervorbringen konnten.⁶¹⁵ Diese Erwägung korrespondierte mit der Interessenlage der Kfz-Lieferanten, die den Effekt der erwünschten Markenausschließlichkeit darin sahen, dass sich der Händler mit seiner Marke identifiziert und aus diesem Grund seine Einsatzbereitschaft für Vertrieb und Kundendienst steigert.⁶¹⁶ Zudem schrieb die Kommission der Markenausschließlichkeit seinerzeit noch eine wettbewerbsfördernde Wirkung zu. Ihrer Einschätzung nach verstärkten die Verpflichtungen des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO 123/85 sowohl die Bemühungen des Händlers um Absatz und Kundendienst für Vertragswaren als auch den Intra- und Interbrand-Wettbewerb zwischen Vertragswaren und den Interbrand-Wettbewerb mit Konkurrenzzeugnissen.⁶¹⁷ Aber auch der Verbraucher sollte in angemessener Weise an den Vorteilen aufgrund der Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen beteiligt werden.⁶¹⁸ In diesem Zusammenhang erwartete die Normgeberin von der Spezialisierung des Kundendienstes Vorteile für den Verbraucher, dessen Mobilitäts- und Sicher-

⁶¹⁵ Erwägungsgrund Nr. 7 der Kfz-GVO 123/85.

⁶¹⁶ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 236. Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 40.

⁶¹⁷ Erwägungsgrund Nr. 7 der Kfz-GVO 123/85; siehe auch: Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 10.

⁶¹⁸ Bekanntmachung der Kommission zu ihrer Verordnung (EWG) Nr. 123/85 vom 12. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen über Kraftfahrzeuge, ABl. 1985, Nr. C 17 vom 18.01.1985, S. 4.

heitsinteresse ein dichtes, standardisiertes und durch den Kfz-Hersteller überwachtes Vertriebsnetz einforderte.⁶¹⁹ Gleichwohl waren der Kommission die mit der Markenexklusivität verbundenen Wettbewerbsprobleme, insbesondere die Gefahr einer zu starken wirtschaftlichen Abhängigkeit des Vertragshandels schon damals bewusst.⁶²⁰ Nach Art. 5 Abs. 2 Ziff. 1 lit. a Kfz-GVO 123/85 schränkte die Normgeberin die Markenausschließlichkeit daher in mehrfacher Hinsicht ein. Danach war eine Befreiung vom Konkurrenzverbot bei Nachweis sachlich gerechtfertigter Gründe möglich; Erwägungsgrund Nr. 18 der Kfz-GVO 123/85 stellte wiederum auf das Vorliegen "außergewöhnlicher Gründe" ab.⁶²¹ In der Vertragspraxis hat die Regelung auf Zustimmung des Herstellers zum Mehrmarkenvertrieb letztlich versagt, da sich der Händler sowohl Auslegungsfragen als auch erheblichen Beweisschwierigkeiten ausgesetzt sah und daher unweigerlich zögern musste, wollte er seinen Anspruch tatsächlich durchsetzen.⁶²² Die endgültige Entscheidung verblieb daher letzten Endes beim Hersteller, so dass der Händler sein wirtschaftliches Risiko jedenfalls durch die Aufnahme eines Zweitmarkenvertriebs regelmäßig nicht streuen konnte.⁶²³

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen war es das erklärte Ziel der Kommission, mit den Neuregelungen der Kfz-GVO 1475/95 den Mehrmarkenvertrieb zu erleichtern und dem Händler zugleich eine effektivere Rechtsdurchsetzung zu ermöglichen.⁶²⁴ Im Verhältnis zur Kfz-GVO 123/85 gehörte die wesentliche Abschwächung des Grundsatzes der Markenausschließlichkeit zu den bedeutendsten Änderungen der Kfz-GVO 1475/95.⁶²⁵ Nun galt der Grundsatz, dass ein Her-

⁶¹⁹ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 37; Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 52.

⁶²⁰ Hierzu: Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO 123/85.

⁶²¹ Vertiefend: Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 83.

⁶²² Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 41 und 44; Sim, Das selektive Vertriebssystem im Bereich des Kfz-Vertriebs, S. 56.

⁶²³ Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 44.

⁶²⁴ Ebenroth/Lange, EWS 1995, S. 329 (330).

⁶²⁵ Siehe Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 16.

steller, der den Vorteil der Gruppenfreistellung in Anspruch nehmen wollte, seinen Händlern auch das Recht zum Verkauf konkurrierender Marken einräumen musste.⁶²⁶ Diese Zulassung des Mehrmarkenvertriebs ging naturgemäß zunächst einmal auf Kosten der Hersteller.⁶²⁷ Vor dem Hintergrund kritischer Stellungnahmen der Hersteller- und Importeursverbände zur Lockerung der Markenbindung und auch streitiger Diskussionen zwischen den einzelnen Generaldirektionen der Kommission selbst, zielte die Neuregelung der Kfz-GVO 1475/95 letztlich auf einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessengruppen ab und hatte deutlichen Kompromisscharakter.⁶²⁸ Einerseits erfuhr der Händler eine wesentliche Verbesserung seiner Position dadurch, dass er auch ohne Zustimmung des Lieferanten von anderen als dem Hersteller angebotene Neufahrzeuge vertreiben durfte.⁶²⁹ Andererseits schränkte die Kommission die Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs in gewissem Umfang wieder ein. Denn nach Art. 3 Ziff. 3 Kfz-GVO 1475/95 konnte dem Händler auferlegt werden, andere als von seinem Lieferanten angebotene Neufahrzeuge in räumlich getrennten Verkaufslokalen unter getrennter Geschäftsführung mit getrennter Rechtspersönlichkeit und in einer Weise zu vertreiben, die eine Verwechslung der Marken ausschließt.⁶³⁰ Von den zuvor genannten Verpflichtungen hatte der Kfz-Lieferant seinen Händler gemäß Art. 5 Abs. 2 Nr. 1 Kfz-GVO 1475/95 wiederum dann zu entbinden, wenn der Händler das Vorliegen sachlich gerechtfertigter Gründe nachweisen konnte. Das Betreiben getrennter Werkstätten war im Fall des Mehrmarkenvertriebs nicht notwendig. Nach Art. 3 Ziff. 4 Kfz-GVO 1475/95 konnte der Lieferant seinen

⁶²⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 12; Springer, *Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95*, S. 11.

⁶²⁷ Karl, *Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht*, S. 237; Ebenroth/Lange/Mersch, *Kfz-GVO 1475/95*, Rz. 48.

⁶²⁸ Karl, *Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht*, S. 237; Bach, *WuW 1995*, S. 5 (14); Ceipek, *Kfz-Vertrieb in der EU*, S. 142. Eingehend zum Diskussionsprozess innerhalb der Kommission: Springer, *Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95*, S. 11.

⁶²⁹ Zum Wegfall eines Erfordernisses auf Zustimmung oder Unterrichtung: Creutzig, Jürgen, *EuZW 1995*, S. 723 (725); Ebenroth/Lange/Mersch, *Kfz-GVO 1475/95*, Rz. 48.

⁶³⁰ Erwägungsgrund Nr. 7 der Kfz-GVO 1475/95; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 12 f.

Händler jedoch verpflichtet, dafür zu sorgen, dass kein Dritter unberechtigten Nutzen aus Investitionen ziehen konnte, die von dem Lieferanten insbesondere bezüglich der Ausstattung der Werkstatt oder der Ausbildung des Personals erbracht wurden.⁶³¹

Das wesentliche Ziel, dass die Normgeberin mit einer Gestattung des Mehrmarkenvertriebs verfolgt hat, lag in einer Öffnung der sachlichen und räumlichen Märkte für die Wettbewerber.⁶³² Insbesondere sollte der Marktzutritt für Newcomer der Lieferantenseite vereinfacht werden. Diese hatten nunmehr die Möglichkeit, mit etablierten Händlern zu kooperieren und gerade über große und leistungsfähige Händler ein Vertriebsnetz aufzubauen.⁶³³ In der Gestattung eines Mehrmarkenvertriebs sah die Kommission überdies ein zentrales Mittel zur Verbesserung der Unabhängigkeit der Vertragshändler, das daneben auch einen zunehmenden Intra-brand-Wettbewerb und positive Effekte für die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher bewirken sollte.⁶³⁴ Der Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 zeigte jedoch insofern ein ernüchterndes Bild auf.⁶³⁵ Unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 hatte sich in der Praxis der Mehrmarkenvertrieb nicht signifikant entwickelt. Die mit der Einführung des Mehrmarkenvertriebs angestrebten Ziele zur Steigerung der Unabhängigkeit und Förderung des Wettbewerbs zwischen den Marken wurden nicht erreicht. Die insgesamt zu rigiden Auflagen des Art. 3 Ziff. 3 Kfz-GVO 1475/95 zur vollständigen Markentrennung verlangten den Händlern sehr hohe Investitionen und Kosten ab; eine Durchführung des Mehrmarkenvertriebs war daher oftmals ineffizient, Synergiepotentiale konnten nicht ausgeschöpft werden.⁶³⁶ Hinzu trat das altbekannte Problem der

⁶³¹ Hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 13 f.

⁶³² Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 13.

⁶³³ Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 40; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 16.

⁶³⁴ Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 164; Ceipek, Kfz-Vertrieb in der EU, S. 192.

⁶³⁵ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 89 f., Tz. 272 ff.

⁶³⁶ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 239; May, Ulrich, DAR 2002, S. 402 (403).

Rechtsunsicherheit, denn auch die Regelungen des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 stellten auf eine Vielzahl ausfüllungsbedürftiger Kriterien ab und gaben Anlass zu divergierenden Interpretationen.⁶³⁷ In ihrem Bericht über die Funktionsweise der Kfz-GVO 1475/95 konstatierte die Kommission zudem, dass Kfz-Hersteller ihre Händler durch Incentives zum Einmarkenvertrieb motiviert und ihre Zustimmung zur Aufnahme einer Zweitmarke unter vereinfachten Bedingungen systematisch abgelehnt haben.⁶³⁸

Angesichts dieses negativen Ergebnisses lag für die Kommission ein Reformschwerpunkt der zu ändernden Branchenregelung von vornherein darin, dem Händler die Aufnahme und den Vertrieb mehrerer Marken wesentlich zu erleichtern.⁶³⁹ Nicht zuletzt hoffte sie mit einer unbedingten Freiheit zum Mehrmarkenvertrieb die Nachfragemacht auf Händlerseite gegenüber den Automobilherstellern zu stärken.⁶⁴⁰ Ungeachtet der von der Herstellerseite geäußerten Bedenken sprach sich die Kommission dafür aus, im Rahmen des Mehrmarkenvertriebs kostenträchtige Bestimmungen bezüglich einer eigenen Rechtspersönlichkeit, separater Geschäftsführung, markenspezifischen Verkaufspersonals und unterschiedlicher Verkaufsgebäude entfallen zu lassen.⁶⁴¹ Fortan sollte der Hersteller von seinem Händ-

⁶³⁷ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 239; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 67; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, E (VO 1475/95), Rz. 17; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 21.

⁶³⁸ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 90., Tz. 277; zum Verbot einer Förderung des Einmarkenvertriebs siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 13 (Antwort zu Frage 8).

⁶³⁹ Hierzu bereits: Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 29; nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 33 f.

⁶⁴⁰ Hierauf verweist: Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 885.

⁶⁴¹ Zu den Positionen auf Herstellerseite siehe z.B.: VDA, Stellungnahme vom 31.05.2001; Vorschläge für wesentliche Elemente einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002; ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel,

ler nur noch verlangen können, dass dieser die Fahrzeuge seiner Marke in einem gesonderten Bereich des Ausstellungsraums ausstellt, um eine Verwechslung der Marken zu vermeiden.⁶⁴² Von dieser Grundsatzposition rückte die Normgeberin innerhalb des weiteren Konsultationsprozesses nicht mehr ab; insbesondere lehnte sie eine Forderung der Kommission/Generaldirektion Unternehmen ab, wonach Kfz-Hersteller ihre Händler dazu hätten verpflichten können, für jede Marke eigenes Verkaufspersonal einzustellen.⁶⁴³ Auch wurden Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments, das Recht des Mehrmarkenvertriebs lediglich auf Personenkraftwagen zu begrenzen, von der Kommission nicht übernommen.⁶⁴⁴

Die endgültigen Regelungen zur Zulässigkeit eines vereinfachten Mehrmarkenvertriebs haben mit Art. 1 Abs. 1 lit. b sowie Art. 5 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO Aufnahme in den Verordnungstext gefunden. Die Bedingung zur ungehinderten Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Kraftfahrzeugen anderer Hersteller sind in Art. 5 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO enthalten. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich zum einen nur auf diejenigen Wettbewerbsverbote, die den Neufahrzeugvertrieb eines Händlers betreffen. Zum anderen sind sie allein für nicht unter die "De minimis"-Regel fallende Kfz-Vertriebsvereinbarungen relevant. Dies zeigt sich am Beispiel des von der Bagatellbekanntmachung erfassten Vertriebssystems von Porsche. Da Art. 5 Kfz-GVO nicht zur Anwendung gelangt, kann Por-

April 2002, S. 13f; Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (130 ff.).

⁶⁴² So bereits: Art. 1 lit. b des nicht veröffentlichten Vor-Entwurfs einer Kfz-GVO vom 10.01.2002; Pressemitteilung IP/02/18 der Kommission vom 05.02.2002.

⁶⁴³ Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 6; auf den Vor-Entwurf vom 25.01.2002 nimmt Bezug: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 93 und 154.

⁶⁴⁴ Siehe: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschläge 7, 8, 25); hierzu: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 123.

sche insbesondere von seinen Vertragshändlern verlangen, konkurrierende Marken in getrennten Geschäftsräumen zu verkaufen.⁶⁴⁵

2. Regelungsinhalte zur Vereinfachung des Mehrmarkenvertriebs

Um den Zugang zu den Märkten zu gewährleisten und die Entscheidungsfreiheit der Händler im Hinblick auf den Vertrieb einer oder mehrerer Marken abzusichern, erstreckt sich die Freistellung nicht auf Wettbewerbsverbote. Art. 5 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO führt hierzu aus, dass in vertikalen Vereinbarungen enthaltene unmittelbare oder mittelbare Wettbewerbsverbote nicht freigestellt sind. Weiteren Aufschluss gibt in diesem Zusammenhang die Begriffsbestimmung gemäß Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO. Nach der in Satz 1 enthaltenen Grunddefinition sind Wettbewerbsverbote alle unmittelbaren oder mittelbaren Verpflichtungen, die den Käufer veranlassen, keine Waren oder Dienstleistungen herzustellen, zu beziehen, zu verkaufen oder weiterzuverkaufen, die mit den Vertragswaren oder -dienstleistungen im Wettbewerb stehen. Neben dem Verbot der Vereinbarung eines allgemeinen Wettbewerbsverbots will die Kommission mit Art. 5 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO überdies verhindern, dass es zu einer Abschottung des Marktes gegen ausgewählte Marken kommt.⁶⁴⁶

Aus dem Zusammenspiel der zuvor genannten Regelungen folgt, dass das an einen Händler gerichtete Verbot, Kraftfahrzeuge konkurrierender Lieferanten zu verkaufen, durch die Kfz-GVO nicht freigestellt ist. Art. 5 Abs. 1 litt. a und c Kfz-GVO heben die unter den Vorgängerverordnungen noch zulässige Fabrikats- oder Markenausschließlichkeit beim Neufahrzeugverkauf auf.⁶⁴⁷ Die Vertragshändler dürfen weder direkt noch indirekt am Mehrmarkenvertrieb gehindert

⁶⁴⁵ Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004; siehe auch: Genzow, Kfz-Betrieb 24/2004, S. 10; Plate, Autohaus 13/2004, S. 18.

⁶⁴⁶ Erwägungsgrund Nr. 29 der Kfz-GVO.

⁶⁴⁷ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 991.

werden. Die Gewährung von Anreizen und Vorteilen bei Unterlassen einer Konkurrenz­­tätigkeit ist demnach ebenso untersagt wie die Androhung von Nachteilen, zum Beispiel im Hinblick auf eine Vertrags­­beendigung.⁶⁴⁸ Die Freistellung gilt auch dann nicht, wenn die Vermietung oder Verpachtung von Geschäftsräumen sowie Unternehmensbeteiligungen bei eigenen Händlern dazu benutzt werden, das eigenständige wettbewerbliche Verhalten einzuschränken.⁶⁴⁹ Ebenfalls unzulässig sind Maßnahmen, mit denen der Händler durch Teilinvestitionen in Räumlichkeiten oder deren Ausstattung zur Zustimmung zu einem Wettbewerbsverbot motiviert werden soll, sowie Finanzierungen, die vom Lieferanten zur Behinderung des Verkaufs konkurrierender Marken oder Produkte benutzt werden.⁶⁵⁰

Die unter der Kfz-GVO verbliebenen drei Grenzen des Mehrmarken­­vertriebs ergeben sich aus den Regelungen nach Art. 1 Abs. 1 lit. b.⁶⁵¹ Erstens kann der Händler verpflichtet werden, Kraftfahrzeuge anderer Lieferanten in gesonderten Bereichen des Ausstellungsraums zu verkaufen, um eine Verwechslung der Marken zu vermeiden. Zweitens kann der Händler dazu angehalten werden, bis zu 30% seiner gesamten Einkäufe von einem Lieferanten oder einem von ihm bezeichneten Unternehmen zu beziehen. Und drittens wird in Satz 3 der Regelung die Möglichkeit beschrieben, nach der ein Händler dazu motiviert werden kann, für verschiedene Kraftfahrzeugmarken markenspezifisches Verkaufspersonal zu beschäftigen. Die zuvor genannten Beschränkungen bieten Raum für unterschiedliche Interpretationen und sollen daher eingehender untersucht werden. Ebenso ist in der Praxis von Bedeutung, welche qualitativen Kriterien ein Kfz-Lieferant an einen Mehrmarkenhändler stellen kann, und in welchen Fällen qualitative Standards einer Vertriebsvereinbarung als

⁶⁴⁸ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.5.1., 5.3.2. und 5.3.8. (Antworten zu Frage 50 und Frage 80); Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 990.

⁶⁴⁹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.2.2. (Antwort zu Frage 6).

⁶⁵⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.1. (Antwort zu Frage 15); siehe auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 244.

⁶⁵¹ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 1 Rz. 5; Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (46).

mittelbare Wettbewerbsverbote zu werten sind.⁶⁵² Letztlich soll der Frage nachgegangen werden, ob sich auch der Händler auf die liberalisierten Regelungen des Mehrmarkenvertriebs berufen kann, der mehrere Marken desselben Konzerns im selben Ausstellungsraum präsentieren will.⁶⁵³

a. Gesonderte Bereiche innerhalb des Ausstellungsraums

Auch unter Geltung der Kfz-GVO respektiert die Kommission das Bedürfnis der Kfz-Hersteller, das Image ihrer Marken zu schützen.⁶⁵⁴ Die Grenzen der im Zusammenhang mit diesem Interesse noch freigestellten Beschränkungen hat sie allerdings deutlich enger gezogen. Während der Hersteller nach der Vorgängerregelung des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 noch vorschreiben durfte, separate, räumlich und baulich getrennte Ausstellungsräume für die jeweilige Marke zu verwenden, bezieht sich Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO lediglich auf gesonderte, markenspezifische Bereiche ein und desselben Ausstellungsbereichs. Hiernach können Kfz-Lieferanten, ähnlich wie bei Automobilausstellungen, die Ausstellung ihrer Fahrzeuge in einem der eigenen Marke vorbehaltenen Bereich des Verkaufsraums verlangen.⁶⁵⁵ Sie dürfen zudem darauf bestehen, dass die betroffenen Bereiche so abgetrennt werden, dass eine Verwechslung der Marken vermieden werden kann.⁶⁵⁶ Das Erfordernis einer räumlichen Trennung ist zweifelsfrei nachvollziehbar, denn wenn Fahrzeuge ver-

⁶⁵² Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 162 ff., Pressemitteilung IP/06/302 der Kommission vom 13.03.2006; MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006. Das Dokument kann abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html; siehe auch: Becker/Hamilton, Competition Policy Newsletter 2/2006, S. 33 (34 ff.).

⁶⁵³ Hierzu: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 375 f.

⁶⁵⁴ Siehe: MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁶⁵⁵ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 6.

⁶⁵⁶ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 1 Rz. 12.

schiedener Fabrikate innerhalb desselben Ausstellungsraums ungeordnet platziert werden dürften, könnte eine Verwechslung durch den Endkunden letztlich nicht ausgeschlossen werden.⁶⁵⁷ Wie eine räumliche Trennung der unterschiedlichen Bereiche in einem Ausstellungsraum letztlich zu erfolgen hat, wird unterschiedlich beantwortet. Die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb konkretisiert ihr Verständnis von einer räumlichen Trennung der unterschiedlichen Bereiche in Abschnitt 5.3.2. des Leitfadens zur Kfz-GVO. Danach erstreckt sich die Freistellung im Zusammenhang mit der Präsentation verschiedener Marken im selben Ausstellungsraum jedenfalls nicht auf die Forderung nach einer weitergehenden Trennung, wie zum Beispiel die Errichtung einer Wand oder das Anbringen eines Vorhangs.⁶⁵⁸ Als Wettbewerbsverbot wertet die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb weiterhin das Verlangen eines Lieferanten, einen Abstand zwischen ausgestellten Fahrzeugen unterschiedlicher Marken einzuhalten, der so groß ist, dass das Ausstellen anderer Marken unmöglich oder unverhältnismäßig schwierig ist.⁶⁵⁹ Allerdings soll ein Kfz-Lieferant seine Händler dazu verpflichten können, dass in dem für seine Marke verwendeten Teil des Ausstellungsraums ein hochwertiger Teppich verlegt wird oder markenbezogene Schilder gut sichtbar angebracht werden.⁶⁶⁰

b. Bezugspflicht

Gemäß Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO kann ein Kfz-Lieferant seinen Händler ferner dazu verpflichten, bis zu 30% seiner auf der Grundlage des Einkaufswerts des vorherigen Kalenderjahres berechneten gesamten Einkäufe von dem Lieferanten oder einem anderen vom Lieferanten bezeichneten Unternehmen zu beziehen. Mit dieser Regelung hat sich die Kommission über die Kritik des Wirtschafts- und

⁶⁵⁷ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 380 f.

⁶⁵⁸ Siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.2. (Antwort zu Frage 51).

⁶⁵⁹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.2. (Antwort zu Frage 51).

⁶⁶⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.2. (Antwort zu Frage 52); kritisch hierzu: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 164 f.

Sozialausschusses hinweggesetzt und innerhalb des Entwurfs vom 06.05.2002 letztlich einen Änderungsvorschlag des Europäischen Parlaments verfolgt; der Vor-Entwurf vom 10.01.2002 sah zunächst eine Mindestbezugsverpflichtung in Höhe von 80% vor, der Prozentsatz wurde im Vor-Entwurf vom 25.01.2002 zunächst nur auf 50% gesenkt.⁶⁶¹ Mit der letztlich auf 30% der jährlichen Bezugsmenge festgesetzten Obergrenze stellt die Kommission einerseits sicher, dass ein Händler 70% seines Bedarfs an substituierbaren Waren oder Dienstleistungen von anderen, mit dem Lieferanten konkurrierenden Herstellern beziehen kann.⁶⁶² Andererseits ermöglicht sie, dass ein Händler auch dann mindestens drei konkurrierende Marken vertreiben kann, wenn alle seine Kfz-Lieferanten von der Mindestbezugsverpflichtung Gebrauch machen.⁶⁶³ Aus dem Wortlaut von Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO und dem systematischen Zusammenspiel mit der Querbelieferungsfreiheit aus Art. 4 Abs. 1 lit. c Kfz-GVO lässt sich folgern, dass ein Direktbezug der 30%-Quote unmittelbar vom Hersteller nicht vereinbart werden kann.⁶⁶⁴ Vielmehr muss der Händler die Bezugspflicht alternativ oder kumulativ durch Einkäufe unmittelbar vom Hersteller, von einem anderen vom Hersteller benannten Unternehmen oder aber womöglich auch in vollem Umfang von ei-

⁶⁶¹ Art. 1 lit. b des nicht veröffentlichten Vor-Entwurfs einer Kfz-GVO vom 10.01.2002; Art. 1 lit. b des nicht veröffentlichten Vor-Entwurfs einer Kfz-GVO vom 25.01.2002; siehe ferner: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 4.2.1.; Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschlag 11); Entwurf einer Kfz-GVO vom 06.05.2002, Art. 1 lit. b.

⁶⁶² Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.1.

⁶⁶³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.1. (Antwort zu Frage 13); Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 110; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 238. Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 160.

⁶⁶⁴ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 5.

nem anderen Händler des Vertriebssystems erfüllen können.⁶⁶⁵ Letztlich ist zu beachten, dass die Bezugspflicht nach Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO sich auf den Konzern insgesamt bezieht; Konzernmarken sind als Einheit den konkurrierenden Marken anderer Lieferanten entgegenszustellen.⁶⁶⁶ Der Begriff Lieferant schließt die jeweils verbundenen Unternehmen ein, so dass beispielsweise eine 30%ige Bezugsverpflichtung sämtliche Marken des FIAT-Konzerns umfassen würde.⁶⁶⁷

c. Markenspezifisches Verkaufspersonal

Weitere Fragen treten im Zusammenhang mit der Frage einer Kostenübernahme des Lieferanten für markenspezifisches Verkaufspersonal auf, gleichwohl die Entscheidung über eine Einstellung letztlich beim Vertragshändler verbleibt.

Während des Rechtsetzungsverfahrens zur Kfz-GVO stand die Forderung im Raum, nach der es einem Lieferanten erlaubt sein müsse, von seinen Händlern die Einstellung von markenspezifischem Verkaufspersonal zu verlangen.⁶⁶⁸ Insbesondere wurde befürchtet, dass ungebundenes Personal den Endverbraucher nicht objektiv berate und letztlich bevorzugt die Fahrzeuge verkaufen werde, an denen der Händler einen größeren Vorrat habe.⁶⁶⁹ Diesem Einwand trat die Kommission jedoch mit dem Argument entgegen, dass ein Lieferant

⁶⁶⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.1.; Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 7. Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 950; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 1 Rz. 9.

⁶⁶⁶ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 238.

⁶⁶⁷ Hierauf verweist zu Recht: Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 229.

⁶⁶⁸ Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 6.

⁶⁶⁹ Hierzu: Creutzig, Jürgen in: Diez/Reindl/Brachatz, Grundlagen der Automobilwirtschaft, S. 129 (131 f.).

mit einer geringeren Marge diese gegenüber seinen Händlern erhöhen könne; auch könnten markenspezifische Verkäufer zu einer einseitigen, gegebenenfalls die Bedürfnisse des Kunden nicht hinreichend Rechnung tragenden Beratung neigen.⁶⁷⁰ Indem die Kommission in der endgültigen Fassung von Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO die Verpflichtung eines Händlers, markenexklusives Verkaufspersonal bereitzustellen, als mittelbares Wettbewerbsverbot bewertet, hat sie oben genannter Forderung letztlich eine Absage erteilt. Eine Ausnahme gilt jedoch dann, wenn sich der Händler aus freien Stücken – ohne mittelbaren oder unmittelbaren Druck oder die Schaffung finanzieller Anreize seitens des Herstellers – für die Beschäftigung markenexklusiven Verkaufspersonals entscheidet und der Hersteller alle dabei anfallenden zusätzlichen Kosten trägt. Zudem darf die Zulassung von Bewerbern zum Vertriebssystem nicht von der Beschäftigung markenspezifischen Personals abhängig gemacht werden.⁶⁷¹ Mit dieser Regelung hat die Normgeberin eine Forderung von CE-CRA in die Verordnung aufgenommen, die nach Einschätzung des Europäischen Kraftfahrzeuggewerbes ihre Mitgliedsbetriebe von Beiträgen im zweistelligen Millionen-Bereich entlastet.⁶⁷²

Soweit in Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO auf das ausfüllungsbedürftige Merkmal der *"zusätzlichen Kosten"* abgestellt wird, ist ein Vergleich zwischen markenexklusiver und ungebundener Verwendung von Personal erforderlich.⁶⁷³ Insbesondere gilt es hier zu ermitteln, ob

⁶⁷⁰ Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 34; Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 32.

⁶⁷¹ Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO; siehe auch: Erwägungsgrund Nr. 27 der Kfz-GVO; zu dem Erfordernis einer freien Entscheidung des Händlers siehe Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 240; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 394; Vogel in: Loewenheim/Meesen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 21.

⁶⁷² Opitz, Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 16 (17).

⁶⁷³ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 6; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002,

sich durch die exklusive Verwendung von Personal für nur eine Fahrzeugmarke zugleich die Gesamtzahl des innerhalb des Betriebes erforderlichen Personals erhöht. Der Begriff der zusätzlichen Kosten kann die gesamten Beschäftigungskosten des markengebundenen Verkaufspersonals abdecken.⁶⁷⁴ Davon ist auszugehen, wenn sich der Händler auf Wunsch des Lieferanten für die Einstellung von allein und ausschließlich für die Marke des Lieferanten arbeitenden Mitarbeitern entschließt, die er ansonsten nicht einstellen würde.⁶⁷⁵ Andererseits bekommt der Händler solche Kosten, die ohnehin entstehen, wenn kein markenexklusives Verkaufspersonal beschäftigt wird, nicht vom Lieferanten erstattet.⁶⁷⁶

Hat der Lieferant jedoch unter dem oben genannten Gesichtspunkt die zusätzlichen Kosten für markenexklusives Verkaufspersonal zu tragen, so erstreckt sich diese Pflicht auf "alle" hierbei entstehenden Kosten. Diese erschöpft sich nicht in einer Übernahme der Kosten für zusätzliche Schulungen, Aus- und Fortbildungen einschließlich hierfür benötigter Arbeitsmittel.⁶⁷⁷ Erfasst werden vielmehr auch alle Lohn- und Sozialabgaben, die ohne markenexklusive Tätigkeit von Mitarbeitern nicht anfielen.⁶⁷⁸

Von Interesse ist zudem die Frage, ob der Lieferant die Kosten für die Bereithaltung markenexklusiven Personals durch Pauschalzahlungen erstatten kann. Eine pauschalisierte Vergütung – zum Beispiel durch Zusatzprovisionen je verkauftes Fahrzeug – erweist sich

Art. 1 Rz. 15.

⁶⁷⁴ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 6.

⁶⁷⁵ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 1 Rz. 15.

⁶⁷⁶ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 397; differenzierend auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 243 f.

⁶⁷⁷ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 6; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 401; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 231.

⁶⁷⁸ Zutreffend Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 6; siehe auch: Genzow in: Diez, GVO 2002, S. 87 (97).

in der Praxis als ungeeignet, um den Anforderungen der Kfz-GVO zur Übernahme aller zusätzlichen Kosten durch den Lieferanten gerecht zu werden.⁶⁷⁹ In diesem Fall würde die Kostenübernahme an das vom Händler zu tragende Absatzrisiko geknüpft, so dass er bei schlecht gehenden Geschäften einen Teil der tatsächlich entstandenen Kosten unzulässigerweise selbst zu tragen hätte.⁶⁸⁰ Zugleich bestünde die Gefahr, dass der Händler bei guten Verkaufszahlen von seinem Lieferanten finanzielle Mittel erhält, die über die tatsächlich für das markenexklusive Personal anfallenden Mehrkosten hinausgehen; dies wiederum wäre als unzulässiger finanzieller Anreiz zu werten, der unter das Wettbewerbsverbot fällt.⁶⁸¹ Nach alledem muss der Lieferant daher eine Kostentragung vornehmen, die am jeweiligen Einzelfall anzuknüpfen hat.⁶⁸²

d. Anpassung von Standards bei Mehrmarkenhändlern

Die von einem Lieferanten auferlegten Vertriebsstandards dürfen den Händler in der Vertragspraxis nicht daran hindern, dass dieser Marken konkurrierender Hersteller verkauft.

Dem Lieferanten ist es in den Grenzen von Art. 1 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO gestattet, dem Händler Corporate-Identity-Vorgaben zur Gestaltung des markenspezifischen Bereichs innerhalb des Schau-raums zu machen.⁶⁸³ Diese Standards beziehen sich üblicherweise auf die Produktpräsentation, Beschilderung und Ausstattung, ein-

⁶⁷⁹ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 397; Genzow in: Diez, GVO 2002, S. 87 (97).

⁶⁸⁰ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 244; Genzow in: Diez, GVO 2002, S. 87 (97).

⁶⁸¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.5.1. (Antwort zu Frage 14); Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 240; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 231.

⁶⁸² So auch: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 243 f.

⁶⁸³ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 7.

schließlich Bodenbelag.⁶⁸⁴ Auch gilt der Grundsatz, dass der Lieferant Mehrmarkenhändlern alle Qualitätskriterien auferlegen kann, die auch von Einmarkenhändlern erfüllt werden müssen.⁶⁸⁵ Besonderheiten ergeben sich jedoch im Wesentlichen bezüglich der tatsächlichen Größe der vom Händler bereitzustellenden Ausstellungsfläche sowie einer etwaigen Verpflichtung, das gesamte Fahrzeugsortiment des Herstellers auszustellen oder Mindestabstände zwischen Fahrzeugen konkurrierender Hersteller einzuhalten. Danach darf der Lieferant keine starren Vorgaben zur Größe des Ausstellungsbereichs, der Anzahl der Ausstellungsfahrzeuge sowie einzuhaltender Mindestabstände treffen, die es dem Händler praktisch unmöglich oder unverhältnismäßig schwierig machen, innerhalb seines Ausstellungsraums weitere Fahrzeuge konkurrierender Hersteller zu präsentieren.⁶⁸⁶ Abzustellen ist auf die individuellen Gegebenheiten des einzelnen Handelsbetriebs. Eine im Hinblick auf einen bestimmten Händler zulässige Anforderung kann bei einem anderen, sich in Größe und Lage unterscheidenden Handelsbetrieb zu einem nicht freigestellten Wettbewerbsverbot führen.⁶⁸⁷ Gegebenenfalls müssen Anforderungen – etwa zur Größe der Ausstellungsfläche – gelockert werden, wenn sie einen Mehrmarkenvertrieb aus praktischen oder finanziellen Gründen erschweren würden. Flexibilität ist auch im Hinblick auf die grundsätzlich zu billigende Vollsortimentspflicht geboten. Denkbar wäre hier, dass sich der Lieferant mit dem Händler auf eine Rotation der im Schauraum ausgestellten Fahrzeuge verständigt.⁶⁸⁸

⁶⁸⁴ Hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.2. (Antwort zu Frage 52); Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 5; zu ausgewählten Corporate-Identity-Standards siehe: Kfz-Betrieb 44-45/2003, S. 75 (78).

⁶⁸⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.2.

⁶⁸⁶ Erwägungsgrund Nr. 27 der Kfz-GVO; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.5.1. und 5.3.2. (Antworten zu Frage 14 und Frage 51); Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 5; Becker/ Hamilton, Competition Policy Newsletter 2/2006, S. 33 (35).

⁶⁸⁷ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 5.

⁶⁸⁸ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 1, Rz. 7.

Im Hinblick auf die übrige, den markenexklusiven Ausstellungsbe-
reich nicht betreffende Infrastruktur des Händlerbetriebs gilt der
Grundsatz, dass eine parallele Nutzung für mehrere Marken möglich
sein muss.⁶⁸⁹ Üblicherweise handelt es sich hier um die äußere Ge-
staltung des Händlerbetriebs, einschließlich Attika, Geschäftseingang
und Kundenparkplatz aber auch um Innenelemente, wie etwa Ver-
kaufstheken, Kundenwartezone, Sanitärbereiche, Verwaltungsbe-
reiche (back-office), einschließlich zu nutzender IT-Infrastruktur und
Verwaltungssysteme.⁶⁹⁰ Diese Einrichtungen können von einem Lie-
feranten verlangt werden, sollen hingegen nie einer speziellen Marke
vorbehalten sein.⁶⁹¹ Hat der Lieferant bislang Anforderungen über
markenexklusive Kundeneingänge und Empfangstheken oder den
gesamten Außenbereich betreffende Corporate-identity-Signalethik
einschließlich Design und Farbgebung des Gebäudes getroffen, so
muss er solche Standards reduzieren oder völlig aufgeben, um si-
cherzustellen, dass ein netzangehöriger Händler seine Entscheidung
auf Vertrieb weiterer Marken von konkurrierenden Herstellern ange-
messenen umsetzen kann.⁶⁹² Insbesondere hebt die Normgeberin den
zu wahren Grundsatz der Koexistenz der Marken hervor, wonach
Waren- oder Firmenzeichen und sonstige Corporate-Identity-Elemente
anderer Marken gleichberechtigt im Innen- und Außenbereich des
Händlerbetriebs verwendet werden dürfen.⁶⁹³ Besonderheiten gelten
allerdings beim Vertrieb mehrerer Marken, die demselben Konzern
angehören. Hier darf der Lieferant selbst entscheiden, wie er seine
Marken zueinander positionieren will. Hiervon umfasst ist auch eine
etwaige Forderung gegenüber dem Händler, die eigenen Konzern-

⁶⁸⁹ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen
Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 8.

⁶⁹⁰ Pressemitteilungen IP/06/302 und IP/06/303 der Kommission vom
13.03.2006; MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006.

⁶⁹¹ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der
Kfz-GVO, Ziff. 5.

⁶⁹² Hierzu: Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden
der Kfz-GVO, Ziff. 5.

⁶⁹³ MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006; siehe auch: Becker/
Hamilton, Competition Policy Newsletter 2/2006, S. 33 (34 ff.); Becker
in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbe-
werbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 9.

Marken nur in getrennten Ausstellungsräumen zu präsentieren.⁶⁹⁴ Diese rechtliche Wertung der Kommission ist konsequent, da sie mit den Regelungen der Kfz-GVO zum Mehrmarkenvertrieb das Ziel verfolgt, den Wettbewerb zwischen den Marken "verschiedener" Lieferanten zu erhöhen.

In formaler Hinsicht ist letztlich noch hervorzuheben, dass innerhalb der Vertriebsvereinbarungen klare Vorgaben zum Mehrmarkenvertrieb enthalten sein müssen. Diese haben eine Öffnungsklausel zu enthalten, die besagt, dass Anforderungen angepasst oder aufgegeben werden, wenn ein Händler Marken von konkurrierenden Lieferanten vertreiben möchte und diese Anforderungen den Mehrmarkenvertrieb durch diesen Händler behindern würden.⁶⁹⁵ Eine dergestalt ausformulierte Öffnungsklausel bietet in der Vertragspraxis einen geeigneten Einstieg für eine vorzunehmende Einzelfallbewertung, in der festzustellen ist, welche Anforderungen der Lieferant unter Berücksichtigung der individuellen Gegebenheiten des Händlerbetriebs an den Mehrmarkenbetrieb letztlich noch stellen kann. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob Anforderungen aufgegeben oder angepasst werden, können die Vertragsparteien einen unabhängigen Experten oder einen Schiedsrichter anrufen.⁶⁹⁶

3. Zusammenfassung

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen die beachtliche Entwicklung des Mehrmarkenvertriebs im Verlauf der bisherigen Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen. Während die Kfz-GVO 123/85 noch auf dem Grundsatz der eingeschränkten Markenausschließlichkeit

⁶⁹⁴ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 6; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 240; kritisch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 375 f.

⁶⁹⁵ So explizit: Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 5; zur Frage der nachträglichen Beurteilung ursprünglich zulässiger Anforderungen siehe: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 168 ff.

⁶⁹⁶ Art. 3 Abs. 5 lit. e Kfz-GVO.

aufbaute und unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 die Übernahme eines weiteren Fabrikats an strenge und zugleich kostenintensive Auflagen gebunden werden konnte, liberalisiert die aktuelle Verordnung den Mehrmarkenvertrieb weitgehend und macht diesen für den Handel nunmehr wirtschaftlich attraktiv. Gleichwohl hindert die Freigabe des Mehrmarkenvertriebs den Kfz-Lieferanten nicht daran, von seinem Händler zu verlangen, die Modelle anderer Lieferanten in gesonderten Bereichen desselben Ausstellungsbereichs zu präsentieren. Auch wird eine durch den Kfz-Lieferanten aufgestellte Mindestbezugspflicht von bis zu 30% seiner Vertragswaren nicht als Wettbewerbsverbot im Sinne der Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO gewertet. Eine weitere Ausnahme gilt für markenexklusives Verkaufspersonal nach Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO, wenn der Kfz-Lieferant alle hierdurch anfallenden zusätzlichen Kosten trägt.

III. Errichtung zusätzlicher Verkaufs- und Auslieferungsstellen

Zu den umstrittensten Neuregelungen der Kfz-GVO zählt die nach Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO erstmals für Händler eines selektiven Vertriebssystems vorgesehene Möglichkeit, zusätzliche Verkaufs- oder Auslieferungsstellen an anderen Standorten im Gemeinsamen Markt zu errichten, sofern auch an diesen Orten selektiver Vertrieb stattfindet.⁶⁹⁷

Um den Normzweck von Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO zu erfassen, muss diese Regelung im Verhältnis zu Art. 4 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO interpretiert werden. Während Art. 4 Abs. 1 lit. d Kfz-GVO Vorgaben des Lieferanten bezüglich des Hauptstandorts und der hierauf bezogenen Präsenzpflcht gerade nicht als Kernbeschränkung qualifiziert,

⁶⁹⁷ Zu den Streitigkeiten während des Gesetzgebungsverfahrens siehe beispielsweise Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 19; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 136; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 136.

enthält diese Norm zugleich eine Verweisung auf die konkretisierende Regelung des Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO, nach der Beschränkungen über die Errichtung zusätzlicher Standorte nicht freigestellt werden.⁶⁹⁸ Unmittelbare oder mittelbare Verpflichtungen des Kfz-Lieferanten, die die Freiheit existierender Händler beschränken, durch Eröffnung von Zweigniederlassungen an weiteren Orten als ihrem Hauptsitz zu expandieren, sind unter der Kfz-GVO nicht mehr zulässig. So genannte Standortklauseln dürfen beim Vertrieb von Personenkraftfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen seit dem 01.10.2005 nicht mehr vereinbart werden.⁶⁹⁹

Mit dieser Neuregelung hat die Normgeberin mit dem früheren Grundsatz gebrochen, dass die Funktionsfähigkeit eines geschlossenen Kfz-Vertriebssystems entscheidend davon abhängt, dass das Vertriebsnetz regional gegliedert und geographisch aufgeteilt ist.⁷⁰⁰ Zuvor war der Kfz-Lieferant berechtigt, die aktiven Verkaufsbemühungen seiner Händler auf bestimmte, vertraglich festgelegte Vertragsgebiete und Betriebsstandorte zu beschränken. Er konnte vom Händler verlangen, sein Unternehmen von einem bestimmten Standort aus zu betreiben; gemäß Art. 3 Ziff. 8 lit. a Kfz-GVO 123/85 sowie dem nachfolgenden Art. 3 Ziff. 8 lit. a Kfz-GVO 1475/95 durfte er durch Standortklauseln den Händler dazu verpflichten, außerhalb des Vertragsgebiets für den Vertrieb von Vertragswaren und ihnen entsprechenden Waren keine Niederlassungen oder Auslieferungslager zu unterhalten.⁷⁰¹ Im Umkehrschluss gewährleisteten die ein-

⁶⁹⁸ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 19.

⁶⁹⁹ Zu den Motiven der Kommission, die Regelung auf Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu begrenzen siehe: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 137.

⁷⁰⁰ Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9.

⁷⁰¹ Zu der früheren Regelung siehe Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 14. Lieferung, Art. 3, Rz. 16 und Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 18. Lieferung, Art. 3, Rz. 16; zu den Begriffen der so genannten Standortklausel respektive "Location Clause" siehe: Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 1000; Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 97.

schränkenden Standortklauseln einen Gebietsschutz des Vertragshändlers gegenüber den übrigen netzangehörigen Händlern. Kein anderer konkurrierender Händler konnte durch physische Präsenz mit Verkaufsräumen oder Auslieferungsstellen vor Ort des Vertragshändlers operieren.⁷⁰²

Der Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 konstatierte jedoch, dass eine Kombination aus Gebietsschutz und selektivem Vertrieb ein wesentliches Hindernis für den Wettbewerb zwischen Händlern der gleichen Marke darstellte.⁷⁰³ Nach Auffassung der Kommission war das Verbot von Standortklauseln daher unabdingbar, um Kfz-Herstellern die Möglichkeit zu nehmen, ihre bisherigen, für den europäischen Verbraucher unvorteilhaften Vertriebssysteme fast unverändert fortführen zu können.⁷⁰⁴ Gleichwohl waren ihr die möglichen Auswirkungen dieser Neuregelung im Hinblick auf eine Verdrängung von kleinen und mittleren Händlerbetrieben bewusst. Durch das gemäß Art. 12 Abs. 2 Kfz-GVO auf den 01.10.2005 hinausgeschobene Inkrafttreten der Norm hat die Normgeberin eine zusätzliche dreijährige Schutzfrist für Standortklauseln eingeräumt, in der sich Hersteller und Händler auf die neuen Rahmenbedingungen vorbereiten konnten.⁷⁰⁵

Mit ihrem Verbot der Standortklausel nach Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO verfolgt die Normgeberin mehrere Wettbewerbsziele. Einerseits will sie durch die hier geschaffenen Handlungsfreiräume des Kfz-Handels zur Errichtung von Zweigstellen zwecks Verkauf oder Auslieferung anderenorts in der EU den – insbesondere grenzüberschreitenden – Intra-brand-Wettbewerb und die Marktintegration fördern; zum anderen tragen die verbesserten Rahmenbedingungen dazu bei, den Mehrmarkenvertrieb in der Vertragspraxis zu vereinfachen.

⁷⁰² Vertiefend hierzu bereits oben S. 122 f.; siehe auch: MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁷⁰³ Hierzu bereits oben S. 63.

⁷⁰⁴ Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁷⁰⁵ Hierzu: Erwägungsgrund Nr. 37 der Kfz-GVO; siehe auch: Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005.

chen.⁷⁰⁶ In diesem Kontext wird zugleich der händlerschützende Charakter der Niederlassungsfreiheit deutlich. Vertragshändler eines selektiven Vertriebssystems erhalten durch Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO zusätzliche Expansionsmöglichkeiten und somit Handlungsspielräume, um ihre Geschäfte nach eigenen Vorstellungen führen zu können. Dies begünstigt grundsätzlich das Entstehen eines starken und unabhängigen Vertragshandels, der sich wiederum durch ein den Wettbewerb intensivierendes, innovatives Marktverhalten auszeichnet.⁷⁰⁷

Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich zunächst auf die wettbewerbspolitischen Streitpunkte zur Niederlassungsfreiheit, die bis heute nichts an Aktualität verloren haben. Von Interesse ist zudem der Aspekt der vertraglichen Umsetzung der Niederlassungsfreiheit. Hierzu müssen die in der Kfz-GVO nicht definierten Begriffe der Verkaufs- und Auslieferungsstelle konkretisiert werden; überdies stellt sich in der Vertragspraxis die Frage, welche Anforderungen ein Kfz-Lieferant an die Ausgestaltung solcher Zweigstellen zulässigerweise verlangen kann.

1. Entwicklungsverlauf

Die zahlreichen Änderungen zur Niederlassungsfreiheit im Verlauf des Normsetzungsverfahrens lassen erahnen, welches Ausmaß die Diskussion über das Für und Wider einer Standortklausel bereits im Vorfeld des Verordnungserlasses eingenommen hat. Vor allem die

⁷⁰⁶ Zu den Motiven der Kommission siehe: Pressemitteilung IP/03/1318 der Kommission vom 29.09.2003 und Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005; vergleiche auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 251; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 20 f.

⁷⁰⁷ Grundsätzlich: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3; siehe auch Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9 (11); kritisch: CECRA, Impact of the abolition of the location clause on the European Motor Trades and Repairs, S. 7 und 13.

Automobilindustrie, Teile des Kfz-Handels aber auch einige nationale Regierungen haben Bedenken gegen den Wegfall einer Standortklausel geäußert.⁷⁰⁸ Überdies meldeten sich der Wirtschafts- und Sozialausschuss wie auch das Europäische Parlament mit ihren Stellungnahmen zu diesem Streitpunkt umfassend zu Wort.⁷⁰⁹ Einer der zentralen Gesichtspunkte ergab sich aus der Befürchtung, dass die von der Kommission favorisierte Niederlassungsfreiheit dazu führe, dass die Möglichkeit einer effektiven quantitativen Selektion durch den Hersteller ausgehöhlt wird.⁷¹⁰ Denn auch wenn ein Kfz-Lieferant weiterhin für den Hauptsitz des Vertragshändlers eine Standortklausel vereinbaren dürfe, verliere er letztlich die Kontrolle über eine effiziente, flächendeckende und zugleich wirtschaftlich sinnvolle Ausgestaltung seines Vertriebsnetzes, da er auf die Errichtung zusätzlicher Verkaufs- und Auslieferungsstellen keinen steuernden Einfluss mehr nehmen könne.⁷¹¹ Dass sich die tatsächliche Anzahl der im Netz befindlichen Vertragshändler letztlich nicht erhöhe – hierauf hat die Kommission im Normsetzungsverfahren abgestellt – sei nicht entscheidend.⁷¹² Denn für den Kfz-Lieferanten sei nicht die formale Gesamtzahl der Geschäftspartner, sondern vielmehr die tatsächliche

⁷⁰⁸ Hierauf verweist Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 224.; siehe auch: ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 6 ff.; ZDK, Stellungnahme zum Entwurf einer Kfz-GVO vom 16.03.2002, Ziff. 1; Opitz, Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 16 (17).

⁷⁰⁹ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10; Tz. 5.1; Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschläge 9 und 29).

⁷¹⁰ Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/ Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 46.

⁷¹¹ Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (129).

⁷¹² Siehe hierzu: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 23.

Anzahl der Betriebsstätten maßgeblich, die er jedoch nur durch die Möglichkeit einer Auswahl geeigneter Partner an geeigneten Standorten vorgeben könne.⁷¹³

Darüber hinaus bezog sich die Kritik auf die zu erwartende Verdrängung zahlreicher kleiner und mittlerer Betriebe. Konkret wurde geltend gemacht, dass die Niederlassungsfreiheit nicht die in der Vergangenheit gebildeten mittelständischen Strukturen im Kraftfahrzeuggewerbe berücksichtige, sondern primär große, mit überlegenen Finanzierungsmöglichkeiten ausgestattete Handelsgruppen begünstige.⁷¹⁴ Im Gegensatz zu diesen kapitalstarken Mega-Dealern könnten kleine und mittlere Unternehmen oftmals nicht die notwendigen finanziellen Mittel aufbringen, um durch Eröffnung zusätzlicher Verkaufs- und Auslieferungsstellen von der Erweiterung der Niederlassungsfreiheit tatsächlich auch Gebrauch machen zu können.⁷¹⁵ CECRA zufolge dürften kaum mehr als 20% der Händler in der EU über das für eine solche Expansion erforderliche Kapital verfügen.⁷¹⁶ Nach Einschätzung des VDA werde der Handel in profitablen und dicht besiedelten Gebieten tiefgreifenden Konzentrationsprozessen unterworfen; da große Händlergruppen mittelfristig regionale Monopolstellungen aufbauen könnten, müsse deshalb mit einer Verringerung des Wettbewerbs und steigenden Preisen gerechnet werden.⁷¹⁷ Auch der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat sich in seiner Stellungnahme dahingehenden Befürchtungen angeschlossen.⁷¹⁸

⁷¹³ Siehe hierzu: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 139 (141).

⁷¹⁴ Gottschalk in: Diez, GVO 2002, S. 113 (129). Den Vorwurf einer Bevorzugung großer Händlergruppen weist zurück: Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003.

⁷¹⁵ VDA, Jahresbericht Auto 2002, S. 86, im Internet abrufbar unter: http://www1.vda.de/de/service/jahresbericht/files/vda_2002.pdf.

⁷¹⁶ Creutzig, Jürgen in: Diez, GVO 2002, S. 29 (42).

⁷¹⁷ VDA, Jahresbericht Auto 2002, S. 86.

⁷¹⁸ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 5.1.2.

Während des Normsetzungsverfahrens reagierte die Kommission nur zum Teil auf die vorgetragenen Bedenken; von ihrer grundsätzlichen Haltung, nach der sich ein Verbot der Standortklausel als unabwendbar erweise, hat sie bis zum endgültigen Erlass der Kfz-GVO festgehalten. Wenngleich die Normgeberin mit dem herkömmlichen Verständnis der quantitativen Selektion bricht, stellt sich die Neuregelung jedoch letztlich als das legitime Ergebnis einer anderen Gewichtung der im Rahmen von Art. 81 Abs. 3 EG zu berücksichtigenden Interessen dar.⁷¹⁹ Ursprüngliche Überlegungen, die Freistellung einer Standortklausel an Marktanteilsschwellen zu knüpfen, gab die Kommission hingegen auf.⁷²⁰ Entgegenkommen zeigte sie insofern, als sie zur Umsetzung des Verbots der Standortklausel letztlich eine Übergangsfrist zugestand. Der Forderung des Europäischen Parlaments, die Klausel nicht automatisch am 01.10.2005 in Kraft zu setzen, sondern an eine zusätzliche Überprüfung zu knüpfen, in der die Notwendigkeit der Regelung für das Funktionieren des Binnenmarktes erst positiv festgestellt werden sollte, erteilte die Verordnungsgeberin aus Gründen der Rechtssicherheit eine Absage.⁷²¹ Wie vorgesehen, wurde mit dem Wegfall der Standortklausel am 01.10.2005 die Reform der Wettbewerbsregeln für den Kfz-Sektor vollendet. Die Kommission zeigte sich mit den Anstrengungen der Kfz-Hersteller zur Vertragsanpassung insgesamt zufrieden.⁷²²

⁷¹⁹ Siehe auch: Schumacher, *Recht des Kfz-Vertriebs in Europa*, S. 146.

⁷²⁰ Siehe hierzu: Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 23; nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 22; Vor Entwurf vom 05.02.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 22; siehe hierzu auch: Creutzig, Jürgen, *GVO für den Kfz-Sektor*, Rz. 158 ff.

⁷²¹ Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschlag 29); siehe auch: Opitz, *Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe* vom 22.08.2002, S. 16 (17).

⁷²² Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005.

2. Verkaufs- und Auslieferungsstelle / Standards

In der Vertragspraxis stellt sich die Frage, was unter einer Verkaufsstelle und einer Auslieferungsstelle zu verstehen ist und welche Standards ein Lieferant für diese Räumlichkeiten zulässigerweise fordern kann, ohne eine Unwirksamkeit der betreffenden Vertragsregelung zu riskieren.⁷²³

Verkaufs- und Auslieferungsstellen werden innerhalb der Kfz-GVO nicht definiert. Gleichwohl konkretisiert der Leitfaden zur Kfz-GVO diese Begrifflichkeiten. Überdies enthalten der Verordnungstext, die Erwägungsgründe wie auch der Leitfaden zur Kfz-GVO zusätzliche Anhaltspunkte dafür, welche Anforderungen ein Kfz-Lieferant an Verkaufs- und Auslieferungsstellen stellen darf.⁷²⁴

In Abschnitt 5.3.3. des Leitfadens zur Kfz-GVO trägt die Kommission/Generaldirektion Wettbewerb zur Verkaufs- und Auslieferungsstelle und den insoweit maßgeblichen Kriterien wie folgt vor:

"Eine Verkaufsstelle umfasst einen Ausstellungsraum und die erforderliche Infrastruktur für den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge. Dazu gehören zum Beispiel ein Raum zur Präsentation der neuen Kraftfahrzeuge, die nötigen Büros, Verkaufspersonal und Vorführwagen. Die Entscheidung darüber, ob neue Autos an der Verkaufsstelle oder an einem anderen Ort ausgeliefert werden, liegt beim Händler, der die Verkaufsstelle betreibt."

"Eine Auslieferungsstelle ist ein Ort, an dem anderswo verkaufte Fahrzeuge dem Endverbraucher übergeben (ausgeliefert) werden. Sie kann die erforderlichen Büroräume, Lagereinrichtungen oder einen Bereich für die Vorbereitung der Autos auf die Lieferung und

⁷²³ Zur Rechtsfolge bei einem Verstoß gegen eine besondere Voraussetzungen gemäß Art. 5 Kfz-GVO siehe bereits oben S. 90 f.

⁷²⁴ Hierzu Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9 (11 f.).

das für die Durchführung der Auslieferung nötige Personal umfassen. Ein Händler muss eine Auslieferung mit einer Verkaufsstelle kombinieren dürfen, sofern er die relevanten Qualitätskriterien für beide Stellen erfüllt."

Mit dem Verkauf und der Auslieferung werden folglich Teilfunktionen des Händlerbetriebs umschrieben, die auch miteinander verbunden werden dürfen, ohne dass jedoch der zusätzliche Standort zu einem Händlervollbetrieb erstarkt.⁷²⁵ Diese im Leitfaden zur Kfz-GVO beschriebene funktionelle Aufteilung respektive Abstufung ist von zentraler Bedeutung; sie bildet zusammen mit dem Gebot zur räumlichen Gleichbehandlung die Grundlage für die Festlegung von Mindeststandards für Verkaufs- und Auslieferungsstellen. Danach kann der Kfz-Lieferant vom Betreiber der Verkaufsstelle die Erfüllung sämtlicher qualitativer Standards verlangen, die wegen der Verkaufsfunktion von Kraftfahrzeugen erforderlich sind und auch von Händlervollbetrieben in demselben geographischen Gebiet entsprechend abverlangt werden.⁷²⁶ Hierdurch wird dem Problem des so genannten Trittbrettfahrens Rechnung getragen. Indem Verkaufsstellen zur Erfüllung der ortsüblichen verkaufsbezogenen Standards verpflichtet werden können, profitieren diese nicht einseitig von den Investitionen, Marketingaufwendungen und dem Goodwill eines in dem betreffenden Gebiet bereits ansässigen Händlervollbetriebs.⁷²⁷ Andererseits darf der Lieferant für zusätzliche Verkaufsstellen keine Standards vorgeben, die eine mittelbare Beschränkung des aktiven Verkaufs bedeuten und indirekt wieder zur Manifestation der Betriebsstandorte führen.⁷²⁸ Beispielshalber wären Anforderungen zu back-

⁷²⁵ Vergleiche: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 5 Rz. 15; Creutzig, Jürgen, EG-Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor, Rz. 1326, 1332.

⁷²⁶ Erwägungsgrund Nr. 29 der Kfz-GVO; siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 141, 143.

⁷²⁷ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 19; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1335. Siehe auch: Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005.

⁷²⁸ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.3. (Antwort zu Frage 54); Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9 (12 f.).

office Einrichtungen, die in keinem unmittelbaren Bezug zu Verkaufsaktivitäten stehen und auch vom Hauptstandort des Händlers abgewickelt werden könnten, für Verkaufsstellen nicht erforderlich und daher unzulässig.⁷²⁹ Aus dem Behinderungsverbot folgt, dass die für einen Primärstandort geltenden und deshalb alle Betriebsbereiche erfassenden Händlerstandards auf Verkaufsstellen nicht undifferenziert übertragen werden dürfen. Vielmehr hat eine funktionelle Abstufung zu erfolgen, bei der nur solche qualitativen Standards übernommen werden dürfen, die für den Aufgabenbereich des zusätzlichen Standorts tatsächlich von Relevanz sind.⁷³⁰ Quantitative Anforderungen des Kfz-Lieferanten, wie etwa Mindestumsatzverpflichtungen, zählen zu den nach Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO nicht freigestellten Beschränkungen von Verkaufsstellen.

Die gleichen Grundsätze gelten für Auslieferungsstellen. Es können nur diejenigen auslieferungsbezogenen qualitativen Anforderungen gestellt werden, die wegen der Funktion der Übergabe von Kraftfahrzeugen erforderlich sind.⁷³¹ Ebenso unterliegen sie einer geographischen Zuordnung. Das heißt, die von einem Händler in einem anderen Gebiet eröffnete Auslieferungsstelle muss denselben qualitativen Standards genügen wie andere Auslieferungsstellen in diesem oder ähnlichen Gebieten.⁷³² Im Vergleich zu einer zusätzlichen Verkaufsstelle sind die Funktionen und somit auch die hieran anknüpfenden Standards einer bloßen Auslieferungsstelle allerdings deutlich niedriger.⁷³³ Gefordert werden dürfen in der Regel nur Mindeststandards für den Auslieferungsplatz, den Kundenbereich, die Corporate Identity sowie die Qualifikation und Schulung des mit der Auslieferung be-

⁷²⁹ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 23.

⁷³⁰ Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9 (15 f.).

⁷³¹ Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 141; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 22.

⁷³² Vergleiche: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.3. (Antwort zu Frage 54).

⁷³³ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 27; differenzierend: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 141 f.

schäftigten Personals.⁷³⁴ Besonderheiten gelten gleichermaßen im Zusammenhang mit der Mindestanzahl der Mitarbeiter. Abschnitt 5.3.3. des Leitfadens zur Kfz-GVO hebt hervor, dass eine Anforderung, nach der eine Auslieferungsstelle denselben Personalstand aufweisen muss wie eine Verkaufsstelle, als mittelbare Beschränkung des aktiven Verkaufs bewertet wird. Die funktionelle Abstufung hat jedoch nicht nur Konsequenzen für die Festlegung der Standards durch die Hersteller, sondern schränkt auch den Händler in zulässiger Weise in seinen Aktivitäten ein. Danach stellt eine Verpflichtung, vom Standort einer bloßen Auslieferungsstelle aus nicht auch Verkäufe anzubahnen und abzuschließen, vor dem Hintergrund des so genannten Trittbrettfahrerproblems keine Behinderung nach Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO dar.⁷³⁵

Summa summarum folgt die Kommission im Zusammenhang mit der Umsetzung der Niederlassungsfreiheit einer klaren Linie. Gegenüber den vielfältigen Spielarten mittelbarer Beschränkungen zeigt sie sich streng. Restriktionen, zum Beispiel durch Einforderung etwaiger Zustimmungsvorbehalte, unbegründeter Vertragsformalien, nicht notwendiger Standards oder willkürlicher Belieferungspraktiken wertet die Kommission unmissverständlich als eine Verletzung des Händlerrechts auf Einrichtung zusätzlicher Standorte in anderen Gebieten des gemeinsamen Marktes.⁷³⁶ Auch wenn ein Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO nicht als – schwerwiegende – wettbewerbschädigende Beschränkung gewichtet wird, dürften etwaige Befürchtungen über eine Aushebelung der neuen Niederlassungsfreiheit in der Praxis letztlich unbegründet sein.⁷³⁷ Kfz-Lieferanten müssten den

⁷³⁴ So auch Brossette in: Brossette/Breithaupt/Ehrlichmann/Imping, Wegfall der Location Clause, S. 9 (15-17).

⁷³⁵ Vertiefend hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 27 f.

⁷³⁶ Vergleiche hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.3. (Antworten zu Frage 56 und Frage 57); siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 5, Rz. 25 f.; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1335 ff.

⁷³⁷ Zu dieser Diskussion siehe: Plate, EU-Kommissarin Neelie Kroes öffnet Hintertür für Standortklauseln, Autohaus-online vom 24.08.2005, am

durchaus schwierigen Beweis erbringen, dass ihre Standortklauseln im Einzelfall die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Art. 81 Abs. 3 EG erfüllen, also insbesondere erhebliche Vorteile nachweisen, die die wettbewerbsbeschränkende Wirkung der Standortklausel aufwiegen.⁷³⁸

3. Zusammenfassung

Die Regelung zur neuen Niederlassungsfreiheit nach Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO war während des Gesetzgebungsverfahrens einer der umstrittensten Punkte der gesamten Kfz-GVO. Die erst seit dem 01.10.2005 in Kraft getretene Bestimmung will sicherstellen, dass Händler eines selektiven Vertriebssystems neben ihrem Hauptsitz zusätzliche Verkaufs- oder Auslieferungsstellen an anderen Standorten im Gemeinsamen Markt errichten können, sofern auch dort ein selektiver Vertrieb besteht. Diese Regelung ist vornehmlich für finanzkräftige Händler respektive Händlergruppen interessant, die nunmehr ohne vorherige Zustimmung ihrer Lieferanten neue Geschäftschancen auf nationaler wie auch europäischer Ebene ergreifen können. Damit die potenziellen Neuanbieter allerdings nicht einseitig von den Sachinvestitionen und Marketingaufwendungen eines bereits mit Hauptstandort dort ansässigen Händlers profitieren, müssen die zusätzlichen Zweigstellen ebenso den vom Hersteller für das betroffene Gebiet festgelegten Kriterien entsprechen.

30.08.2005 im Internet abgerufen unter: http://www.autohaus.de/sixcms/detail.php?id=337476&_topnavi=13243; Plate, Deutsche Experten glauben nicht an Aushebelung der Standortfreiheit, Autohaus-online vom 25.08.2005, am 30.08.2005 im Internet abgerufen unter: <http://www.autohaus.de/sixcms/detail.php?id=337896&nachrichten>.

⁷³⁸ Pressemitteilung IP/05/1208 der Kommission vom 30.09.2005.

IV. Wahlfreiheit zwischen Vertrieb und Kundendienst

Eine wesentliche Erweiterung seines Handlungsspielraums liegt für den Vertragshändler in dem Wegfall der Verpflichtung, neben dem Verkauf auch den Kundendienst selbst durchführen zu müssen. Der Kfz-Lieferant muss seinem Vertragshändler nun die Möglichkeit einräumen, die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen an autorisierte, die Qualitätsstandards des Netzes erfüllende Werkstätten des Vertriebsnetzes untervertraglich weiterzugeben.⁷³⁹ Der von der Kommission als "Reorganisation der Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst" bezeichnete Regelungsansatz hat trotz seines kompromissbetonten Charakters die bisherigen Strukturen des Kfz-Vertriebs spürbar aufgelockert. Der unter der Kfz-GVO 123/85 sowie der Kfz-GVO 1475/95 noch vorherrschende Zwang zur Verknüpfung von Kundendienst und Verkauf in Vollfunktionsunternehmen ist nach der aktuellen Kfz-GVO nicht mehr freigestellt.⁷⁴⁰ Hierdurch will die Kommission der Handelsstufe den erforderlichen kommerziellen Freiraum für flexible, auch den Mehrmarkenvertrieb begünstigende Geschäftsmodelle eröffnen. Vertriebsnetzmitglieder können jetzt autonom entscheiden, ob sie auch den Kundendienst selbst durchführen möchten oder sich stattdessen auf den Verkauf von Neufahrzeugen spezialisieren und eine Vertragswerkstatt mit der Durchführung des Kundendienstes beauftragen.⁷⁴¹

Korrespondierend hierzu können zugleich reine Werkstattbetriebe entstehen. Denn Art. 4 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO sieht zu Gunsten einer

⁷³⁹ Siehe: Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO sowie Erwägungsgrund Nr. 21 der Kfz-GVO.

⁷⁴⁰ Hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 24; zu den unter den Vorgängerverordnungen noch angestellten Wirtschaftlichkeitserwägungen betreffend einer Verbindung von Kundendienst und Vertrieb siehe: Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 123/85 sowie Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 1475/95.

⁷⁴¹ Zu den Motiven der Normgeberin: Pressemitteilung IP/02/196 der Kommission vom 05.02.2002; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.6.

Vertragswerkstatt sogar die vollständige Entkoppelung von Kundendienst und Vertrieb vor. Für die ordnungsgemäße Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen ist nicht erforderlich, dass zugelassene Werkstätten zugleich neue Kraftfahrzeuge verkaufen.⁷⁴² Eine hierauf gerichtete unmittelbare oder mittelbare Pflicht wäre als Kernbeschränkung folglich nicht freigestellt. Durch die Reorganisation hofft die Kommission, den Weg für mehr markeninternen Wettbewerb zwischen offiziellen Reparaturwerkstätten zu ebnen.⁷⁴³ Insbesondere will die Kommission die Wettbewerbsposition zugelassener Werkstätten dadurch stärken, dass diese, ob ihres regelmäßig anzunehmenden Marktanteils von weit über 30%, vom Kfz-Hersteller nicht mehr quantitativ selektiert werden dürfen.⁷⁴⁴ Anders gewendet, jede Werkstatt, die die Qualitätsanforderungen des Herstellers erfüllt, kann die Aufnahme in das offizielle Werkstattnetz verlangen.⁷⁴⁵ Der Ausschluss nicht-quantitativer Zulassungskriterien soll insbesondere vor dem Hintergrund der für Werkstätten geltenden Standortfreiheit gewährleisten, dass Betreiber mit dem notwendigen technischen Fachwissen selbst entscheiden können, wo es Geschäftsmöglichkeiten für sie gibt; die Nachfrage des Marktes soll über Zahl und Standort der Werkstätten entscheiden.⁷⁴⁶ Durch die Öffnung der Werkstattnetze profitieren Verbraucher von einem erleichterten Zugang und zusätzlichen, den Wettbewerb belebenden Auswahlmöglichkeiten. Daneben bleibt die für das sichere und zuverlässige Funktionieren der Kraftfahrzeuge erforderliche Infrastruktur aus zugelassenen Werkstätten überall in Europa bestehen. Denn unbeschadet einer Reorganisation der Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst will

⁷⁴² Erwägungsgrund Nr. 22 der Kfz-GVO.

⁷⁴³ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 11; Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002.

⁷⁴⁴ Siehe: Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO; kritisch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 255 ff.

⁷⁴⁵ Zur Frage der Herleitung eines Zulassungsanspruchs siehe unter anderem: Walz, Kartellrecht des Automobilvertriebs, S. 380 ff.

⁷⁴⁶ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 11; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.4.2; siehe auch: Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Einleitung, Rz. 8.

die Kommission garantieren, dass sich die Kunden jedes Händlers zumindest an eine offizielle, den Qualitätsnormen des Herstellers entsprechende Reparaturwerkstatt wenden können.⁷⁴⁷ Als gewissermaßen privilegierter Servicepartner des Händlers verpflichtet sich die zugelassene Werkstatt unter anderem zur Durchführung von Gewährleistung, unentgeltlichem Kundendienst und Kundendienst im Rahmen von Rückrufaktionen.⁷⁴⁸ Auch sichern die neuen Regelungen das von Verbrauchern gewünschte dichte Netz an Werkstätten in einer Zeit ab, in der Kfz-Hersteller ihre Vertriebsnetze im Rahmen der Restrukturierung massiv ausdünnen. Vertragshändler, deren Vertriebsvertrag beendet worden ist, können als zugelassenen Werkstätten innerhalb des Netzes fortbestehen. So kann überdies ein Verlust an technischem Wissen im Markt verhindert werden.⁷⁴⁹

Das von der Kommission angestrebte Ziel, die Verbindung von Vertrieb und Kundendienst aufzulockern, ist innerhalb des Normsetzungsverfahrens kontrovers diskutiert worden. Daher sollen die wesentlichen Kritikpunkte nachfolgend aufgezeigt werden. Des Weiteren ergeben sich klärungsbedürftige Detailfragen im Zusammenhang mit der Freiheit des Vertragshändlers zur Delegation des Kundendienstes. Diese ist umfassend reglementiert und lädt mit unklaren Formulierungen zu unterschiedlichen Interpretationen ein.⁷⁵⁰

1. Diskussionsverlauf innerhalb des Gesetzgebungsverfahrens

Schon früh zweifelte der damalige Wettbewerbskommissar Mario Monti die noch unter der Kfz-GVO 1475/95 unterstellte natürliche

⁷⁴⁷ MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002.

⁷⁴⁸ Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO; siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.6.

⁷⁴⁹ MEMO/02/18 der Kommission vom 05.02.2002; MEMO/02/174 der Kommission vom 17.07.2002; Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003.

⁷⁵⁰ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 250 ff. ("Verkomplizierende Regelungen").

Verbindung zwischen Vertrieb und Kundendienst an.⁷⁵¹ Daher sollten zu diesem Aspekt eine von der Kommission in Auftrag gegebene Studie wie auch der Evaluierungsbericht über die Funktionsweise der Kfz-GVO 1475/95 weitergehende Erkenntnisse bringen.⁷⁵² Hinterfragt wurde die Richtigkeit der bis dato aufgestellten beiden Hauptannahmen der Kommission, dass nämlich Kraftfahrzeuge einer Wartung und Instandsetzung durch Spezialisten der betreffenden Marke bedürfen und überdies eine Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst wirtschaftlicher als deren Trennung sei.

In ihrem Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 konstatierte die Normgeberin zum einen, dass Kraftfahrzeuge insbesondere durch den vermehrten Einbau elektronischer Komponenten technisch komplexe Verbrauchsgüter sind, deren Wartung und Instandsetzung den Einsatz von Spezialisten benötigen, die über das erforderliche Wissen und die notwendige technische Ausrüstung verfügen.⁷⁵³ Gleichwohl müssten diese Spezialisten nicht zwingend dem Netz eines bestimmten Herstellers angehören; auch unabhängige Reparaturunternehmen – vorausgesetzt, sie sind willens und in der Lage, die erforderlichen technischen Informationen und die benötigte Ausrüstung zu beziehen – könnten grundsätzlich die Wartung und Instandsetzung von Kraftfahrzeugen gewährleisten.⁷⁵⁴

Zum anderen relativierte die Normgeberin auch ihre zweite Annahme dahingehend, dass sich eine Verknüpfung von Verkauf und Kundendienst nicht weiter rechtfertigen lasse.⁷⁵⁵ Hierzu hat sie in ihrem Be-

⁷⁵¹ Monti, Who will be in the drivers`s seat?, Forum Europe Conference, Brüssel, Speech/00/177 vom 11.05.2000.

⁷⁵² Autopolis, The Natural Link between Sales and Service; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 74, Tz. 217 ff. und S. 76 Tz. 224 ff.

⁷⁵³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 75, Tz. 220 und S 76, Tz. 223; siehe auch: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 154 f.

⁷⁵⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 76, Tz. 223; vertiefend auch: Autopolis, The Natural Link between Sales and Service, S. 13 ff.

⁷⁵⁵ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 80 f., Tz. 244.

richt den Nutzen einer Verbindung von Vertrieb und Kundendienst aus technischen wie auch wirtschaftlichen Erwägungen überprüft und zugleich die Wünsche und Erwartungen der Verbraucherseite miteinbezogen.⁷⁵⁶ Insbesondere stellte sie in Frage, ob die Hersteller nur mit einer begrenzten Anzahl ausgewählter Händler und Werkstätten zusammenarbeiten können, um einen auf das jeweilige Produkt zugeschnittenen Kundendienst zu gewährleisten.⁷⁵⁷ Ihrer Auffassung nach waren die in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht seinerzeit vorgebrachten Hauptargumente nicht mehr geeignet, um den Fortbestand der Verknüpfung von Vertrieb und Kundendienst zu begründen. Weder die Erstinspektion bei Auslieferung noch die Abwicklung von Rückrufaktionen und Herstellergarantien machten es unter Sicherheitsaspekten erforderlich, dass der verkaufende Händler zugleich Kundendienstaufgaben anbietet.⁷⁵⁸ Selbst Vollfunktionsbetriebe boten dem Hersteller nach Auffassung der Kommission keine Gewähr für eine effiziente und kontrollierte Durchführung des Kundendienstes. Da sich der Verbraucher nach dem Kauf nicht an seinen Vertragshändler halten müsse, hätten die Hersteller auch im Rahmen ihrer früheren Netze eine vollständige Kontrolle über die verkauften Fahrzeuge nicht ausüben können.⁷⁵⁹ Zugleich konstatierte die Kommission, dass trotz der stets angeführten Wirtschaftlichkeit bereits einige Hersteller von der obligatorischen Verknüpfung des Vertriebs und des Kundendienstes Abstand genommen hätten. Beispielsweise hatten Audi, VW und Ford schon unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 offizielle Reparaturwerkstättenetze etabliert, ohne dass der Kommission in diesem Zusammenhang etwaige Probleme bekannt geworden wären.⁷⁶⁰ Dem Argument des Handels, nachdem der profita-

⁷⁵⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 78, Tz. 232, S. 79, Tz. 235 und S. 80, Tz. 241.

⁷⁵⁷ So noch: Erwägungsgrund Nr. 4 der Kfz-GVO 1475/95.

⁷⁵⁸ Vertiefend: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 78, Tz. 232 ff.; siehe auch: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 156.

⁷⁵⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 78, Tz. 234; vertiefend: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 156 und S. 158.

⁷⁶⁰ Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, Abl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 35; siehe hierzu auch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 211 f.

ble Kundendienst bereits deshalb benötigt werde, um den ertragsarmen Neuwagenverkauf zu stützen, folgte die Kommission nicht. Diese Betrachtung versperre den Weg für erforderliche Rationalisierungsprozesse.⁷⁶¹ Überdies bildeten sich Marktpreise und Marktverhalten möglicherweise nicht nachfragegerecht.⁷⁶² Letztlich machte die Kommission in ihrem Bewertungsbericht ein differenziertes Verbraucherverhalten aus. Einerseits bevorzugten Verbraucher innerhalb des Garantiezeitraums vornehmlich Vertragshändler, die zugleich Kundendienst anbieten. Andererseits stellte die Kommission fest, dass vor dem Hintergrund einer zunehmenden Mobilität immer mehr Käufer den Kundendienst für ihre Fahrzeuge auch an anderen Stützpunkten innerhalb des autorisierten Netzes durchführen ließen. Mit zunehmendem Alter des Fahrzeugs bevorzugten Verbraucher überdies unabhängige Werkstätten und Schnellreparaturketten.⁷⁶³

Aus all den zuvor genannten Erwägungen zog die Kommission daher den Schluss, dass es eine natürliche Verbindung zwischen Vertrieb und Kundendienst nicht mehr gab und baute auf dieser Erkenntnis im Verlauf des weiteren Verordnungsgebungsverfahrens konsequent auf.⁷⁶⁴ Trotz einhelliger Kritik der Herstellerverbände sowie der Interessenvertretungen des Kraftfahrzeuggewerbes, die insbesondere Bedenken im Hinblick auf den Erhalt eines hohen Niveaus der Verkehrs- und Produktsicherheit, aber auch zu einer Kostensteigerung vorbrachten, hielt die Kommission an der von ihr favorisierten Reorganisation der Verbindung zwischen Vertrieb und Kundendienst fest.⁷⁶⁵ Dem Vorschlag des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

⁷⁶¹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 79, Tz. 237.

⁷⁶² Hierauf verweist: Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 158.

⁷⁶³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 80, Tz. 241 ff.

⁷⁶⁴ Siehe: Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 4; Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 3 sowie Anhang 1, Kapitel 1.

⁷⁶⁵ ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 12.; VDA, Vorschläge für wesentliche Elemente

dass zumindest während der Gewährleistungsfrist für Neufahrzeuge die Verknüpfung zwischen Verkauf und Kundendienst in der Hand der Vertragshändler bleiben müsse, folgte sie ebenfalls nicht.⁷⁶⁶ In den im weiteren Verfahrensablauf noch eingearbeiteten Entwurfsänderungen wurde der Grundsatz zur Auflockerung der Verbindung von Vertrieb und Kundendienst nicht mehr zur Disposition gestellt. Sie betrafen lediglich Detailfragen über den Inhalt der im Rahmen der Kfz-GVO freigestellten Verpflichtungen, die ein Kfz-Lieferant dem Händler, der Wartungs- und Kundendienstleistungen nicht selbst erbringen will, letztlich auferlegen darf. Die teils auslegungsbedürftigen Inhalte wie auch rechtlichen Konsequenzen der vom Händler einzuhaltenden Auflagen bilden den Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

2. Praxisfragen zur Subdelegation

Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO gewährt dem Vertragshändler die Freiheit, Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen an eine oder mehrere autorisierte Werkstätten seiner Marke im Untervertrag weiter zu vergeben.⁷⁶⁷ Diese Option gilt unbeschadet der Möglichkeit des Lieferanten, zu verlangen, dass der Händler dem Endverbraucher vor Abschluss des Kaufvertrags den Namen und die Anschrift der zugelassenen Werkstatt oder der zugelassenen Werkstätten mitteilt und, sollte sich eine der zugelassenen Werkstätten nicht in der

einer Nachfolgeregelung der EU-Kfz-GVO 1475/95 ab September 2002; ZDK, Stellungnahme zum Entwurf einer Kfz-GVO vom 16.03.2002, Ziff. 33; CECRA, Die Zukunft des Automobilvertriebs über 2002 hinaus, S. 9 f.

⁷⁶⁶ Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 6.2., 6.4. und 6.5. mit Verweis auf: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Bericht zur Bewertung der Kfz-Vertriebs-, -Verkaufs- und -Kundendienstes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (Ergänzende Stellungnahme zum XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik)", ABl. Nr. C 221 vom 07.08.2001, S. 138, Tz. 6.4.6. und 6.4.7.

⁷⁶⁷ Siehe hierzu bereits oben S. 68 f. und S. 179 f.

Nähe der Verkaufsstelle befinden, den Endverbraucher über die Entfernung der fraglichen Werkstatt oder Werkstätten von der Verkaufsstelle unterrichtet.⁷⁶⁸ Nach Satz 2 des Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO dürfen Verpflichtungen dieser Art jedoch nur dann auferlegt werden, wenn auch den Händlern, deren eigene Werkstatt sich nicht auf dem gleichen Gelände wie ihre Verkaufsstelle befindet, ähnliche Verpflichtungen auferlegt werden.

Diese Regelung, die einen Interessenausgleich zwischen Herstellern, Vertragshändlern und Endverbrauchern anstrebt, ist das Ergebnis eines durch zahlreiche Änderungen geprägten Normsetzungsverfahrens.⁷⁶⁹ Im Verlauf der einzelnen Entwurfsfassungen stellte der Aspekt einer angemessenen Berücksichtigung von Informationsinteressen des Endverbrauchers einen bedeutenden Diskussionspunkt dar.⁷⁷⁰ Der endgültige Regelungsinhalt der Vorschrift wirft bis in die Gegenwart hinein zahlreiche Praxisfragen auf. Zu klären ist an vorderster Stelle, ob der Kfz-Lieferant dem Händler, der sich gegen die eigene Erbringung von Wartungs- und Instandsetzungsdienstleistungen entscheidet, eine Pflicht zur untervertraglichen Weitergabe an zugelassene Werkstätten auferlegen muss. Für eine solche Verpflichtung bieten allerdings der Verordnungstext, die Erwägungsgründe und auch der Leitfaden zur Kfz-GVO keine Anhaltspunkte; dort finden sich lediglich Formulierungen fakultativen Charakters, wie

⁷⁶⁸ Vergleiche: Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO sowie Erwägungsgrund Nr. 21 der Kfz-GVO.

⁷⁶⁹ Zu dem ausgleichenden Charakter der Regelung siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 24; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 151.

⁷⁷⁰ Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 05.02.2002, Art. 4 Abs. 1 lit. g und Erwägungsgrund Nr. 21; Entwurf einer Kfz-GVO vom 06.05.2002, Art. 4 Abs. 1 lit. g und Erwägungsgründe Nr. 19 und 21; siehe ebenfalls: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschläge 5 und 22).

etwa "dürfen verpflichten" oder aber "kann auffordern".⁷⁷¹ Auch kann der Schutz der Interessen der Endverbraucher an der Sicherstellung eines angemessenen Kundendienstes nicht als Begründung dafür herhalten, dass eine solche Händlerverpflichtung den Rang einer zwingenden Freistellungsvoraussetzung einnehmen könnte. Diesen Verbraucherbelangen tragen bereits die allgemeinen Kernbeschränkungen von Art. 4 Abs. 1 lit. d in Verbindung mit Art. 4 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO Rechnung.⁷⁷² Hiernach muss der Kfz-Lieferanten alle zugelassenen Werkstätten verpflichten, alle Fahrzeuge der fraglichen Marke instand zu setzen und Arbeiten im Rahmen der Gewährleistung, des unentgeltlichen Kundendienstes und aufgrund von Rückrufaktionen durchzuführen, unabhängig davon, wo das Fahrzeug gekauft worden ist.⁷⁷³

Mit den Informationspflichten nach Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO wird gleichfalls kein zwingendes Verbraucherschutzrecht geschaffen; der fakultative Charakter zeigt sich in Formulierungen, wonach der Kfz-Lieferant aus Gründen der Transparenz von seinem Händler "*verlangen kann*", dass dieser Endverbraucher vor Abschluss des Kaufvertrages über den Namen, die Anschrift und gegebenenfalls die konkrete Entfernung bis zur untervertraglich betrauten Vertragswerkstatt hin unterrichtet.⁷⁷⁴ Unter Anerkennung des Informationsinteresses der Verbraucher wird daher der Bereich der unzulässigen Beschränkungen im Sinne des Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO lediglich aufgelö-

⁷⁷¹ Zu den Formulierungen "*...dürfen Kraftfahrzeughersteller ihre Händler verpflichten,...*" sowie "*... kann ihn der Lieferant dazu auffordern,...*" vergleiche: Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO und Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.6; vertiefend hierzu auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 154.

⁷⁷² Zutreffend Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 154 und 168.

⁷⁷³ Siehe hierzu auch: Erwägungsgrund Nr. 17 der Kfz-GVO und Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.1.2. (Antwort zu Frage 34).

⁷⁷⁴ Zu den Formulierungen "*...dies gilt unbeschadet der Möglichkeit des Lieferanten zu verlangen, dass der Händler...*" sowie "*... ein Lieferant kann daher von den Händlern, die eine oder mehrere zugelassene Werkstätten mit Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen beauftragt haben, verlangen,...*" vergleiche: Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO und Erwägungsgrund Nr. 21 der Kfz-GVO.

ckert, ohne dass die Freistellung von einer derartigen Vertragspflicht abhängig gemacht werden soll.⁷⁷⁵

Fordert der Lieferant einen auf den Fahrzeugvertrieb spezialisierten Vertragshändler jedoch dazu auf, die Instandsetzung und Wartung untervertraglich weiter zu vergeben – was im Hinblick auf die Interessenlage des Lieferanten an einem geordneten Servicenetz der Regel entsprechen wird – stehen weitergehende Interpretationsfragen an. Bereits der Punkt, ob der Händler zu einer partiellen Untervergabe wie auch einer untervertraglichen Weitergabe im Einzelfall berechtigt ist, wird innerhalb der Literatur uneinheitlich beantwortet.⁷⁷⁶ Zu Recht wird hier auf den weiten Wortlaut des Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO verwiesen, der eine untervertragliche Weitergabe im Einzelfall, insbesondere aus Kapazitätsgründen, mit einbezieht.⁷⁷⁷ Als bloßes Minus zur vollständigen Subdelegation entscheidet der Händler daher nach eigenem Ermessen, ob, und wenn ja, welche partiellen Dienstleistungen er durch Untervertrag übertragen will.

Unklarheit besteht letztlich auch darüber, wie das in Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO verwendete Merkmal der "Nähe" auszulegen ist, zumal weder die Verordnung nebst Erwägungsgründen noch der Leitfaden zur Kfz-GVO hierzu explizit eine Erläuterung bereithält.⁷⁷⁸ Abzustellen muss insoweit auf den Normzweck der Informationspflicht.⁷⁷⁹ Unter Geltung der früheren Kfz-GVO 1475/95 war es der Verbraucher wegen der damaligen Verknüpfung von Verkauf und Kundendienst noch

⁷⁷⁵ So Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 163.

⁷⁷⁶ Ablehnend: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 103. Befürwortend: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 4 Rz. 33; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 25; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 4 Rz. 53; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1192.

⁷⁷⁷ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 155.

⁷⁷⁸ Siehe hierzu beispielsweise: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, Art. 4, Rz. 59; Wendel, WRP 2002, S. 1395 (1407).

⁷⁷⁹ Hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 163.

gewohnt, nach dem Kauf seines Fahrzeugs auch Kundendienstleistungen von seinem Händler zu beziehen.⁷⁸⁰ Im Rahmen der auf einen Interessenausgleich bedachten Neuregelung der Kfz-GVO hat die Kommission die Verknüpfung von Verkauf und Kundendienst aufgelockert, allerdings unter gleichzeitiger Beachtung der besonderen Bedeutung eines funktionierenden Kundendienstes für die Verbraucher.⁷⁸¹ Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO trägt dem Informationsinteresse des Endverbrauchers insoweit Rechnung, als der Hersteller vom Händler verlangen kann, den Endverbraucher über Namen, Anschrift und Entfernung der subdelegierten Werkstatt von der Verkaufsstelle zu unterrichten, sollte sich diese nicht in der Nähe der Verkaufsstelle befinden. Diese Informationspflicht trifft den Händler bereits vor Abschluss des Kaufvertrages. Nach dem Normzweck unterliegt es daher der Entscheidung des Verbrauchers, ob er ein Fahrzeug bei einem Händler kauft, der die Kundendienstleistungen an eine räumlich weiter entfernte oder aus sonstigen Gründen den Erwartungen des Kunden nicht genügende Werkstatt untervertraglich weitergegeben hat.⁷⁸² Vor diesem Hintergrund ist das Merkmal der "Nähe" aus dem Blickwinkel des Endverbrauchers zu betrachten und anhand der sich für diesen ergebenden Frage zu konkretisieren, ob die Entfernung zwischen Verkaufsstelle und Werkstatt so erheblich ist, dass sie dessen Kaufentscheidung grundsätzlich beeinflussen kann. Dieser Gesichtspunkt wird in der von der Kommission in Auftrag gegebenen Lademann-Studie näher beleuchtet. Hiernach soll die Fahrzeit eines Verbrauchers zu einer Vertragswerkstatt idealerweise weniger als 15 Minuten und keinesfalls mehr als 30 Minuten betragen.⁷⁸³

⁷⁸⁰ Hierauf verweist Reimann, Kfz-GVO, Rz. 108.

⁷⁸¹ Hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 24.

⁷⁸² So auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 25; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 197 f.

⁷⁸³ Lademann & Partner, Customer Preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automotive Distribution, December 2001, S. 46. Hierauf Bezug nehmend: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 11; siehe auch: Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 196 f.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Kommission mit der Reorganisation der Verbindung von Verkauf und Kundendienst einen geeigneten Regelungsansatz für mehr Flexibilität innerhalb des Kfz-Sektors geschaffen hat. Der Praxiseinwand, dass Vertragshändler bereits aus wirtschaftlichen Gründen eine untervertragliche Weitergabe der Kundendienstaufgaben nicht favorisieren werden, mag zwar grundsätzlich zutreffen, kann die Legitimität des eigentlichen Anliegens der Normgeberin zur Schaffung zusätzlicher Handlungsfreiräume allerdings nicht in Frage stellen.⁷⁸⁴ Die Subdelegation des Kundendienstes kann besonders für Mehrmarkenhändler eine interessante Option darstellen.⁷⁸⁵ Kein Händler wird jedoch durch die Kfz-GVO zur Subdelegation verpflichtet und kann daher auch weiterhin mit seiner Rendite aus dem Kundendienstbereich seine weniger ertragsreiche Verkaufstätigkeit quersubventionieren; es mangelt daher bereits an einer Beschwer des Vertragshandels. Von überragender Bedeutung ist die Reorganisation der Verbindung von Vertrieb und Kundendienst hingegen für reine Werkstattbetriebe. Dies gilt insbesondere für gekündigte Vertragshändler, die bei Erfüllung der qualitativen Standards im Kundendienstnetz des Herstellers verbleiben können. Anfängliche Probleme, die bei der Aufnahme von Werkstätten in die offiziellen Kundendienstnetze von Volkswagen und Audi aufgetreten sind, konnte die Kommission mit der Herstellerseite einvernehmlich lösen.⁷⁸⁶ Nach der von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie von London Economics sind innerhalb der autorisierten Vertriebsnetze in Deutschland, Portugal, Spanien, Frankreich, Italien und Schweden zwischenzeitlich mehr als 20% als Vertragswerkstätten tätig, ohne zugleich Aufgaben des Neufahrzeugvertriebs zu übernehmen.⁷⁸⁷ Auch hat sich die Befürchtung, dass aufgrund der fehlenden

⁷⁸⁴ Zu dieser Kritik vergleiche beispielsweise: Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 40.

⁷⁸⁵ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.6.

⁷⁸⁶ Hierzu: Pressemitteilung IP/03/80 der Kommission vom 20.01.03; im Internet abrufbar unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html; siehe auch: Gambs, Competition Policy Newsletter 2/2003, S. 53 ff.

⁷⁸⁷ London Economics, Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002, S. 143 f. Die Studie kann im Inter-

Kontrolle der Lieferanten über die Servicestandorte ein flächendeckendes Werkstattnetz nicht mehr gewährleistet werden könne, nicht bewahrheitet.⁷⁸⁸ Durch die Kfz-GVO haben im Reparatur- und Wartungsmarkt sowohl die Zahl der Vertragswerkstätten als auch die Netzdichte insgesamt wieder zugenommen; viele Vertragsautohäuser verkaufen keine Neuwagen mehr und arbeiten zunehmend für verschiedene Hersteller als Vertragswerkstätten.⁷⁸⁹

Die eigentlich relevanten Rechtsfragen hat die Kommission im Zusammenhang mit der Festlegung von – erforderlichen – qualitativen Anforderungen an Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen ausgemacht. Hier gilt der Maßstab, dass die Standards sachlich nicht über das hinausgehen dürfen, was aufgrund der für die Fahrzeugmarke konkreten Qualitätsanforderungen an die Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten objektiv erforderlich ist.⁷⁹⁰ In ihrer Ergänzung zum Leitfaden zur Kfz-GVO sah sich die Generaldirektion Wettbewerb anhand einer Reihe von klarstellenden Beispielen dazu veranlasst, betreffend nicht mehr rein qualitativer Anforderungen eines Kfz-Lieferanten klare Grenzen zu setzen.⁷⁹¹ Auch hat die Kommission in Beschwerdeverfahren zu den Vertragsstandards von BMW und General Motors auf eine Änderung von Vertriebsstandards gedrängt, die daraufhin auf das für eine hohe Qualität von Reparatur- und Wartungsdienstleistungen objektiv erforderliche Maß gesenkt wurden. General Motors und BMW verzichteten nunmehr auf alle quantitativen Vorgaben, die unmittelbar zu einer Begrenzung der Anzahl zugelas-

net abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/documents/retailing.html; siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 28.

⁷⁸⁸ Diese Befürchtung äußern zum Beispiel: Vogel, GPR 1/03-04, S. 40 (47); Glatz in: FIW-Schriftenreihe, Die Wende in der Europäischen Wettbewerbspolitik, S. 67 (74 f.).

⁷⁸⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 4; Kommission, Staff working document No. 2, S. 33; London Economics, Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002, S. 138 (Schaubild 97).

⁷⁹⁰ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 855.

⁷⁹¹ Kommission, Häufig gestellte Fragen/Ergänzung zum Leitfaden der Kfz-GVO, Ziff. 12 - 15.

sener Werkstätten in einem bestimmten Gebiet führen würden.⁷⁹² Überdies sind die von der Kommission im Rahmen der Beschwerdeverfahren vorgenommenen Klarstellungen, die sich auf den Zugang der Vertragswerkstätten zum Netz wie auch den Mehrmarkenkundendienst beziehen, auch zukünftig von grundsätzlicher Bedeutung.⁷⁹³

3. Zusammenfassung

Die Reorganisation der bislang als natürlich angesehenen Verbindung zwischen Neufahrzeugvertrieb und Kundendienst hat für einen Vertragshändler gravierende Neuerungen für die eigenverantwortliche Ausrichtung und Spezialisierung seines Geschäftsbetriebs mit sich gebracht. Dieser kann von seinem Kfz-Lieferanten nicht – wie bislang – dazu verpflichtet werden, Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen selbst zu erbringen. Stattdessen hat er die Möglichkeit, diese Dienstleistungen untervertraglich an eine demselben Markennetz angehörende autorisierte Werkstatt weiterzuvergeben. Auch können inzwischen reine Vertragswerkstätten betrieben werden. Diese mit der Kfz-GVO neu eingeführte Unternehmensform ist in Anbetracht der anhaltenden Netzbereinigungen besonders für gekündigte Vertragshändler von Interesse, da sie bei Erfüllung der qualitativen Standards ohne weiteres zugelassene Mitglieder der Kundendienstnetze werden können.

V. Unternehmensübertragung

Eine weitere bedeutende Neuregelung, die keinerlei Entsprechung in den Vorgängerverordnungen findet, hat die Kommission mit Art. 3

⁷⁹² Hierzu: Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003; Pressemitteilungen IP/06/302 und IP/06/303 der Kommission vom 13.03.2006; vertiefend: MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006; Becker/Hamilton, Competition Policy Newsletter 2/2006, S. 33 (37 f.).

⁷⁹³ Hierauf verweist: Brossette, Autohaus 5/2008, S. 10.

Abs. 3 Kfz-GVO geschaffen. Diese Bestimmung sieht die Option des Vertragshändlers vor, den Vertriebsvertrag an einen anderen zugelassenen Händler, der Kraftfahrzeuge derselben Marke verkauft, zu übertragen.⁷⁹⁴ Als Teil der in Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO positiv formulierten Freistellungsvoraussetzungen ist das Recht zur Unternehmensübertragung dabei als notwendiger Bestandteil einer vertikalen Vereinbarung zu qualifizieren, an deren Aufnahme – also durch ausdrückliche Bestimmung innerhalb des Vertrages – die Freistellung gebunden ist.⁷⁹⁵ Nach dem Wortlaut von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO bedeutet dies, dass die Freistellung nur unter der Voraussetzung gilt, dass in der vertikalen Vereinbarung mit einem Händler oder einer Werkstatt vorgesehen ist, dass der Lieferant der Übertragung der aus der vertikalen Vereinbarung erwachsenen Rechte und Pflichten auf einen anderen Händler beziehungsweise eine andere Werkstatt des Vertriebssystems, die vom vormaligen Händler beziehungsweise von der vormaligen Werkstatt ausgewählt wurden, zustimmt.

1. Entwicklungsverlauf und Normzweck

Unter Geltung der Kfz-GVO 123/85 wie auch der Kfz-GVO 1475/95 war es dem Vertragshändler kaum möglich, seinen Geschäftsbetrieb einschließlich des dazugehörigen Händlervertrages an einen Händler derselben Marke, noch weniger an einen sonstigen Dritten zu übertragen.⁷⁹⁶ Hierzu bedurfte es der vorherigen und im freien Ermessen des Herstellers stehenden Zustimmung, die in der Regel allerdings nicht erteilt wurde.⁷⁹⁷ Eine Verkehrsfähigkeit der Handelsbetriebe war daher nicht gewährleistet und der Händlervertrag als solcher praktisch wertlos. Eine isolierte Veräußerung des Gebäudes und des Be-

⁷⁹⁴ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 10 der Kfz-GVO.

⁷⁹⁵ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 52; zum Begriff der "Positivliste" siehe auch: Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

⁷⁹⁶ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 166; Ensthaler, WuW 2002, S. 1042 (1047 f.)

⁷⁹⁷ Hierauf verweist Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 879.

triebsgrundstückes war zwar grundsätzlich möglich, jedoch minderte das Fehlen des Händlervertrages regelmäßig den Erlös für das Unternehmen. Als Folge dieser schwachen Verhandlungsposition blieb dem Vertragshändler oftmals nur die Möglichkeit, den Betrieb samt Händlervertrag an einen vom Hersteller vorgeschlagenen Käufer zu übertragen.⁷⁹⁸

Im Verlauf des Normsetzungsverfahrens zur Kfz-GVO ist es den Kfz-Verbänden CECRA und ZDK gelungen, die Kommission von einem Handlungsbedarf im Hinblick auf diese, für die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Vertragshändlers nachteilige Ausgangssituation zu überzeugen.⁷⁹⁹ Im Rahmen des Vor-Entwurfs vom 05.02.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission" hat die Kommission erstmalig eine Absichtserklärung formuliert, nach der sie im Rahmen der Konsultationen der Mitgliedstaaten und der betroffenen Wirtschaftskreise prüfen wollte, ob ein Händler, der die vom Lieferanten festgelegten Kriterien erfüllt, berechtigt sein sollte, die Händlerkonzession eines anderen Händlers im Netz des Lieferanten zu erwerben.⁸⁰⁰ Mit Art. 3 Abs. 5 des Verordnungsentwurfs vom 06.05.2002 wurde die Regelung zur Übertragung von Rechten und Pflichten aus dem Vertrag erstmals eingefügt.⁸⁰¹ Sie entspricht dem heutigen Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO.

Ausweislich des Erwägungsgrundes Nr. 10 der Kfz-GVO erstreckt sich der Normzweck von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO darauf, das Zusammenwachsen der Märkte zu fördern und Händlern zusätzliche Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen. Die erstrebte Handlungsfreiheit der

⁷⁹⁸ Vergleiche: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 166; Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 38 (Antwort zu Frage 71).

⁷⁹⁹ Opitz, Kfz-Betrieb, GVO-Sonderausgabe vom 22.08.2002, S. 16 (17).

⁸⁰⁰ Vor Entwurf vom 05.02.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 48; siehe auch: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 47.

⁸⁰¹ Entwurf einer Kfz-GVO vom 06.05.2002, Erwägungsgrund Nr. 11 und Art. 3 Abs. 5.

Händler soll gegen den kontrollierenden Einfluss der Lieferanten geschützt werden.⁸⁰² Neben einer Erleichterung des grenzüberschreitenden Handels spielen im Zusammenhang mit dieser Regelung konzentrationspolitische Gesichtspunkte eine Rolle. Durch die Möglichkeit zur EU-weiten Übernahme von Unternehmen der gleichen Marke sollen unternehmerische Ressourcen gebündelt und zugleich Händler mit größerer Handlungsmacht gegenüber den Herstellern herangebildet werden; eine damit einhergehende Kräfteangleichung wird damit durchaus bezweckt.⁸⁰³ Diese integrations- und konzentrationspolitischen Erwägungen der Kommission verbieten es letztlich, in Bezug auf Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO die Verfolgung primär zivilrechtlicher Regelungsanliegen zu vermuten.⁸⁰⁴

2. Einzelfragen zur Unternehmensübertragung

Die konkreten Regelungsinhalte von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO haben in der Praxis verschiedene Auslegungsfragen aufgeworfen. Diese beziehen sich auf Einzelaspekte in Bezug auf die Parteien der Übertragungsvereinbarung, den Vertragsstatus des übertragenden wie auch des übernehmenden Unternehmens, den Gegenstand und Umfang der Übertragung selbst, die Voraussetzungen der herstellerseitigen Zustimmung und die Möglichkeit eines Vorkaufsrechts des Lieferanten.

Aus Erwägungsgrund Nr. 10 der Kfz-GVO wird deutlich, dass es sich bei den Parteien der Unternehmensübertragung um ausgewählte gleichartige Unternehmen des Vertriebssystems handeln muss. Folglich kann ein Händler seinen Vertriebsvertrag nur an einen anderen netzangehörigen Händler seiner Wahl übertragen und der Inhaber einer Werkstatt diese nur an einen anderen Werkstattbetrieb innerhalb

⁸⁰² Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

⁸⁰³ Pressemitteilung IP/02/1073 der Kommission vom 17.07.2002; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 57 f.; kritisch hierzu Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3 Rz. 29.

⁸⁰⁴ Hierzu bereits oben S. 110 f.

desselben Netzes verkaufen. Abtretungen über Kreuz von einem Händler auf eine Werkstatt respektive von einem Werkstattbetrieb auf einen Händler werden von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO nicht erfasst.⁸⁰⁵ Diese Einschränkung ist durchaus plausibel, da der Zustimmungszwang dem Kfz-Lieferanten nur dann zugemutet werden kann, wenn es sich beim Zessionar um ein für den gleichen Tätigkeitsbereich ausgewähltes, geprüftes und daher den gleichen Zulassungskriterien des Lieferanten entsprechendes Vertriebsunternehmen handelt.⁸⁰⁶ Auch reicht es nicht aus, dass übertragendes und übernehmendes Unternehmen zwar demselben Konzern angehören, nicht jedoch dieselbe Marke führen. Dies ergibt sich aus dem Konzept des Vertriebssystems im Sinne von Art. 1 Abs. 1 lit. v Kfz-GVO, das explizit auf den Begriff "Vertragswaren" abstellt, die in den Händlerverträgen üblicherweise markenbezogen bestimmt werden.⁸⁰⁷ Auch sind die Merkmale für die Auswahl innerhalb der einzelnen Vertriebssysteme desselben Hersteller-Unternehmensverbands nicht notwendig deckungsgleich. Der Lieferant kann in einem solchen Fall beispielsweise einwenden, dass ein der Konzernmarke "A" angehörender Vertrags Händler nicht auch die abweichenden, bezüglich der Konzernmarke "B" aufgestellten Zulassungskriterien erfüllt. Für die Gleichartigkeit der Unternehmen ist es unter Berücksichtigung des integrationspolitischen Normzwecks von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO allerdings irrelevant, ob die Vertragsparteien in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässig sind.⁸⁰⁸

⁸⁰⁵ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 167; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 893; Liebscher/Petsche, Die neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, Abschnitt 4.2, S. 14; anderer Auffassung sind: Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, vor Art. 3, Rz. 14.

⁸⁰⁶ Hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 14; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 60.

⁸⁰⁷ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 167; Creutzig, Jürgen, EuZW 2002, S. 560 (563); Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 214.

⁸⁰⁸ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 60; Niebling, WRP 2003; S. 609 (610).

Darüber hinaus wird die Frage erörtert, ob eine Übertragung im Sinne des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO auch dann möglich sein soll, wenn sich bei einer der Parteien der Vertriebsvertrag in einem gekündigten Status befindet.⁸⁰⁹ Dies ist jedenfalls dann zu bejahen, wenn die Kündigung noch nicht wirksam geworden ist, also die betroffene Partei noch netzangehöriger Vertragshändler ist. Die Übertragung an einen gekündigten Händler kann der Kfz-Lieferant jedoch dann unterbinden, wenn der gekündigte Händler nicht alle Qualitätskriterien des Lieferanten erfüllt.⁸¹⁰ Auch kann eine wirksame Kündigung, die gegenüber dem Zessionar aufgrund eines in seiner Person oder seines Verhaltens liegenden Grundes ausgesprochen worden ist, den Kfz-Lieferanten zu einem Veto gegen den Unternehmenserwerb berechtigen.⁸¹¹ Befindet sich dagegen der Händlervertrag des Zedenten in einem gekündigten Status, kann der Lieferant die Unternehmensübertragung nicht beschränken; auf das Wirksamwerden der Kündigung hat die vorherige Übertragung jedoch letztlich keinen Einfluss.⁸¹²

Der Wortlaut von Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO stellt auf eine Übertragung des Unternehmens als Ganzes ab. Umfasst wird jedoch auch eine teilweise Übertragung; die Übertragung bloß einzelner Unternehmensteile ist als Minus in der vollständigen Übertragung enthalten und unterstützt die Regelungsziele, dem Vertragshandel zusätzliche

⁸⁰⁹ Siehe hierzu unter anderem: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.7. (Antworten zu Frage 64 und Frage 65); Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 15; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 166 f.

⁸¹⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.7. (Umkehrschluss aus der Antwort zu Frage 64).

⁸¹¹ Hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 15; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 195; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 168 f.

⁸¹² Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.7. (Antwort zu Frage 65); Veelen in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 60; Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 33.

Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen und das Zusammenwachsen der Märkte zu fördern, gleichermaßen.⁸¹³ Die Übertragung von Rechten und Pflichten im Sinne des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO kann unterschiedlich, zum Beispiel im Wege des Verleasens, Verpachtens, Unternehmenszusammenschlusses oder aber der Schenkung sowie vorweggenommenen Erbfolge durchgeführt werden.⁸¹⁴

Vom Wortlaut des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO wird eine Vertragsregelung, die den Lieferanten nur zu einer jeweiligen Zustimmung ad hoc verpflichtet, nicht gedeckt.⁸¹⁵ Vielmehr muss innerhalb der Vertriebsvereinbarung eine abstrakt-generelle und vorweg erklärte Zustimmung für alle zukünftigen Fälle einer den Anforderungen des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO entsprechenden Übertragung aufgenommen sein.⁸¹⁶ Dieses strenge Anforderungsprofil der Zustimmungserklärung wird von dem Regelungszweck des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO getragen. Der auf Flexibilität und wirtschaftliche Unabhängigkeit des Händlers ausgerichtete Normzweck würde – auch mit Blick einer für den Vertragshändler nachteiligen Beweislastverteilung – konterkariert, sollte sich der Lieferant in jedem Einzelfall das Recht einer individuellen Zustimmung vorbehalten können.⁸¹⁷

Dagegen verstößt es im Grundsatz nicht gegen Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO, wenn der Kfz-Lieferant innerhalb der Vertriebsvereinbarung zu seinen Gunsten ein Vorkaufsrecht vereinbart.⁸¹⁸ Wird dieses Vorkaufsrecht jedoch so ausgestaltet, dass die in Art. 3 Kfz-GVO veran-

⁸¹³ Creutzig, Jürgen, BB 2002, S. 2133 (2145); differenzierend Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 15.

⁸¹⁴ Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 192; Gugerbauer, KFZ-GVO, Art. 3, Rz. 10.

⁸¹⁵ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 899.

⁸¹⁶ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 67; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 4 Rz. 22; Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 15, Rz. 16.

⁸¹⁷ Hierauf verweist Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 67.

⁸¹⁸ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 896.

kerte Übertragungsmöglichkeit beispielsweise infolge von unangemessen langen Entscheidungsfristen behindert oder umgangen wird, ist eine Vereinbarkeit mit der Kfz-GVO nicht mehr gegeben.⁸¹⁹

3. Zusammenfassung

Mit der neu geschaffenen Möglichkeit zur Unternehmensübertragung nach Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO erhält der Händlervertrag einen Wert, den er unter den Vorgängerverordnungen bislang nicht hatte. Nunmehr können Vertragshändler und zugelassene Werkstätten ihren Vertriebsvertrag an frei ausgewählte gleichartige Unternehmen des Vertriebssystems übertragen. Hierdurch wird die Position des übertragenden Vertriebsunternehmens gestärkt; es werden aber auch bedeutende integrations- und konzentrationspolitische Impulse gesetzt.

VI. Flankierende Händlerschutzbestimmungen

Zu den flankierenden Händlerschutzregelungen zählen die in Art. 3 Abs. 4-6 Kfz-GVO aufgestellten vertragsrechtlichen Mindestanforderungen, die Voraussetzungen zu Kündigungsmodalitäten, Vertragslaufzeiten sowie der Vereinbarung eines Schiedsverfahrens enthalten. Diese Vorschriften stellen eine Art Positivliste von notwendigen Bestandteilen zum vertragsrechtlichen Schutz auf, an deren Aufnahme in den Vertrag die Freistellung geknüpft ist.⁸²⁰ Sie zählen – vor allem unter kompetenzrechtlichen Gesichtspunkten – zu den umstrittensten Regelungen der Kfz-GVO, da sie nicht unmittelbar darauf abzielen, dem Vertragshandel konkrete Wettbewerbsaktivitäten zu er-

⁸¹⁹ So auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 15; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 896.

⁸²⁰ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.3.2; siehe auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 52; Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 20 f.

öffnen.⁸²¹ Nach dem Willen der Kommission besteht die Funktion dieser Schutzbestimmungen vielmehr darin, den Vertragshändler in seiner wirtschaftlichen Unabhängigkeit zu stärken und seine Handlungsfreiheit generell gegen den kontrollierenden Einfluss des Kfz-Lieferanten abzusichern, damit er eigenständige, den Wettbewerb intensivierende Aktivitäten entfalten kann. Anders gewendet: der Vertragshändler soll mithilfe der flankierenden Schutzregelungen überhaupt erst in den Stand versetzt werden, die Möglichkeiten zu pro-kompetitivem Wettbewerbsverhalten zu nutzen, welche die Kfz-GVO beispielsweise im Hinblick auf den Mehrmarkenvertrieb, die Standortfreiheit, den EU-weiten Fahrzeugverkauf oder die Subdelegation von Kundendienstaufgaben bereithält, ohne vom Hersteller durch Abwehrstrategien unter Druck gesetzt oder sanktioniert werden zu können.⁸²² Wie oben bereits dargelegt, ist die Rechtsetzungskompetenz der Kommission auch im Hinblick auf den Erlass solcher Händler-schutzregelungen gegeben.⁸²³

Im Rahmen der nachfolgenden Betrachtungen steht zunächst der bisherige Entwicklungsprozess im Mittelpunkt, den die Regelungen über vertragsrechtliche Mindestanforderungen seit Inkrafttreten der Kfz-GVO 123/85 bis hin zur aktuellen Kfz-GVO sukzessive genommen haben. Daneben haben einzelne dieser flankierenden Schutzregelungen – hierzu zählt insbesondere der völlig neu geschaffene Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO – in der Praxis Fragen zu ihrer Auslegung aufgeworfen. Diese sind im Folgenden näher zu beleuchten.

⁸²¹ Zu dem Meinungsstreit über die Rechtsetzungskompetenz der Kommission siehe bereits oben S. 93 f.

⁸²² Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.3.2. und 5.3.8; siehe ferner Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 53; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 4, Rz. 13; Mestmäcker/Schweitzer, Europäisches Wettbewerbsrecht, § 12, Rz. 21.

⁸²³ Siehe hierzu bereits oben S. 112 f.

1. Entwicklungsverlauf

Schon unter Geltung der Kfz-GVO 123/85 hat die Kommission das Problem einer zu großen wirtschaftlichen Abhängigkeit der Vertragshändler vom Lieferanten und der hieraus erwachsenden nachteiligen Auswirkungen auf deren Bereitschaft zur Vornahme von Wettbewerbshandlungen hervorgehoben.⁸²⁴ Für den Fall, dass der Händler der Markenexklusivität unterworfen war und Absatzförderungspflichten übernommen hatte, sah es die Kommission als notwendig an, Freistellungsvoraussetzungen zu Mindestvertragsdauer und Kündigungsfristen aufzustellen, Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 und 3 Kfz-GVO 123/85. Erwägungsgrund Nr. 20 der Kfz-GVO 123/85 stellte hierzu fest:

"(20) In Artikel 5 Absatz 2 Ziffern 2 und 3 sind hinsichtlich Dauer und Beendigung der Vertriebs- und Kundendienstvereinbarung Mindestvoraussetzungen für die Freistellung festgelegt, weil angesichts von Konkurrenzverbot oder Markenexklusivität in Verbindung mit Investitionen des Händlers zur Verbesserung der Struktur des Vertriebs und Kundendienstes für Vertragswaren sich dessen Abhängigkeit vom Lieferanten bei kurzfristigen Vereinbarungen oder kurzfristig beendbaren Vereinbarungen erheblich erhöht."

Die Regelungen von Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 und 3 Kfz-GVO 123/85 stellten einen bescheidenen Mindestkündigungsschutz auf.⁸²⁵ Danach war bei auf bestimmte Zeit abgeschlossenen Verträgen eine Mindestvertragsdauer von vier Jahren und bei auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Verträgen eine Mindestkündigungsfrist von einem Jahr vorgesehen. Vertragshändler, die vom Lieferanten kraft Gesetzes oder aufgrund besonderer Absprache einen Entschädigungsanspruch wegen Beendigung des Vertrages erhielten, sowie Vertrags-

⁸²⁴ Vergleiche hierzu: Erwägungsgründe Nr. 17 und 20 der Kfz-GVO 123/85; siehe auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 8.

⁸²⁵ So Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 73.

händler, die erstmals dem Vertriebsnetz beigetreten waren, waren von den Schutzbestimmungen jedoch ausgenommen.⁸²⁶

Mit Erlass der Kfz-GVO 1475/95 hat die Kommission den Anforderungskatalog betreffend der für die Freistellung erforderlichen vertragsrechtlichen Mindestvoraussetzungen bedeutend ausgeweitet.⁸²⁷ Aus der anhaltend schwachen Machtposition des Vertragshandels leitete sie die Notwendigkeit ab, die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Händler insbesondere durch ausgeweitete Kündigungsfristen und Vertragslaufzeiten weiter zu stärken.⁸²⁸ Gemäß Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 Kfz-GVO 1475/95 mussten auf bestimmte Zeit geschlossene Verträge nunmehr eine Dauer von mindestens 5 Jahren haben und auf unbestimmte Zeit geschlossene Verträge eine Mindestkündigungsfrist von zwei Jahren vorsehen.⁸²⁹ An den unter der Kfz-GVO 123/85 bereits normierten Ausnahmen für kürzere Kündigungsfristen – Entschädigungsansprüche des Händlers oder erstmaliger Beitritt des Händlers zum Vertriebsnetz – hielt die Normgeberin fest, jedoch betrug die Mindestkündigungsfrist in diesen Fällen nunmehr ein Jahr.⁸³⁰ Art. 5 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 enthielt zwei wesentliche Neuerungen: Zum einen war ein Lieferant zu einer vorzeitigen Kündigung mit einjähriger Kündigungsfrist aufgrund der Notwendigkeit einer Umstrukturierung seines Vertriebsnetzes berechtigt; zum anderen besaß ein Vertragspartner das Recht zur außerordentlichen, fristungebundenen Kündigung, wenn die andere Vertragspartei eine der ihr obliegenden wesentlichen Verpflichtungen nicht erfüllt hatte.⁸³¹ In jedem dieser Fälle mussten die Vertragsparteien bei fehlendem Einvernehmen einem zügigen Streitbeilegungsverfahren durch Inanspruchnah-

⁸²⁶ Vertiefend: Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 4. Auflage, 14. Lieferung, Art. 5, Rz. 10; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, EG-Wettbewerbsrecht Bd. I, V. Abschnitt, D (VO 123/85), Rz. 87 f.

⁸²⁷ Siehe hierzu: Art. 5 Abs. 2 und 3 Kfz-GVO 1475/95.

⁸²⁸ Siehe Pressemitteilung IP/95/420 der Kommission vom 26.04.1995. Die Pressemitteilung ist abgedruckt in: WuW 1995, S. 487 ff.

⁸²⁹ Vertiefend: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 16 f.; siehe auch: Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 85 ff.

⁸³⁰ Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 Kfz-GVO 1475/95.

⁸³¹ Erläuternd: Erwägungsgrund Nr. 19 der Kfz-GVO 1475/95; Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 17 (Antwort zu Frage 16).

me eines sachverständigen Dritten oder eines Schiedsrichters zustimmen; das Recht, das zuständige ordentliche Gericht anzurufen, blieb hiervon unberührt.⁸³² Überdies war die Einschaltung eines sachverständigen Dritten oder Schiedsrichters auch dann vorgesehen, wenn Hersteller und Vertragshändler bei der jährlichen Festsetzung der Verkaufsziele, der Bevorratungsmengen und der vorzuhaltenden Vorführwagen kein Einvernehmen erzielen konnten, Art. 4 Abs. 1 Ziff. 3-5 Kfz-GVO 1475/95.⁸³³

In ihrem Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass trotz der ausgeweiteten Schutzbestimmungen die Unabhängigkeit der Händler innerhalb der siebenjährigen Geltungsdauer nicht wesentlich gestärkt werden konnte.⁸³⁴ Diese Bewertung deckte sich auch mit Beobachtungen von anderer Stelle.⁸³⁵ In ihrem Bericht hob die Kommission hervor, dass die Laufzeit- und Vertragsbeendigungsregeln der Kfz-GVO 1475/95 in der Praxis zwar grundsätzlich beachtet wurden, sich deren Einhaltung für die Händler aber nicht stärkend auswirkte. Eine Ursache sah sie in den vom Hersteller abverlangten markenspezifischen Investitionen des Vertragshändlers, für die erhebliche Summen aufzubringen waren, die unbeschadet der längeren Vertragslaufzeiten bei einem Netzaustritt nicht kompensiert werden konnten.⁸³⁶ Eine weitere Schwäche sah sie in dem Umstand, dass für einen gekündigten Händler nur geringe Chancen bestanden, in das Netz eines anderen etablierten Fabrikats aufgenommen zu werden.⁸³⁷

⁸³² Siehe: Schröter in: von der Groeben/Schwarze, nach Art. 81 EG-Fallgruppen, Rz. 235; Ebenroth/Lange/Mersch, Kfz-GVO 1475/95, Rz. 83 f.

⁸³³ Erwägungsgrund Nr. 10 der Kfz-GVO 1475/95. Siehe auch: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 18 f. (Antworten zu den Fragen 17-19).

⁸³⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 84, Tz. 253 f.

⁸³⁵ Creutzig, Jürgen in: Meinig, Auto-Motive 97, S. 243 (272); Creutzig, Jürgen, WRP 2000, S. 1218 (1225 ff.); Ensthaler, BB 1999, S. 1509 (1510 f.); Ensthaler, BB 2000, S. 1685.

⁸³⁶ Vergleiche: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 84, Tz. 252; siehe auch: Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel A, Rz. 145.

⁸³⁷ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 84, Tz. 253; vertiefend Funk, Kfz-Vertrieb und EU-Kartellrecht, S. 166 f.

Mit dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002 knüpfte die Kommission daher an die Erkenntnisse zu der bestehenden wirtschaftlichen Abhängigkeit des Vertragshandels an und sprach sich dafür aus, durch unterschiedliche Instrumente deren Möglichkeiten für eigenständige Wettbewerbsaktivitäten zu erweitern.⁸³⁸ Hierzu zählte sie insbesondere die neu aufgenommene Herstellerverpflichtung, im Fall einer Kündigung des Händler- oder Werkstattvertrages eine detaillierte Begründung für die Beendigung des Vertragsverhältnisses abzugeben.⁸³⁹ Auch weitete sie auf Anregung des Wirtschafts- und Sozialausschusses den Erfassungsbe- reich des obligatorischen Streitbeilegungsverfahrens auf alle Mei- nungsverschiedenheiten aus dem Vertragsverhältnis aus.⁸⁴⁰ Dage- gen enthielten weder der Vor-Entwurf vom 10.01.2002 noch der dar- an anknüpfende Vor-Entwurf vom 25.01.2002 Regelungen zu Ver- tragslaufzeiten und Kündigungsfristen, da – so die ursprüngliche Auf- fassung der Kommission – Mindestkündigungsfristen eine Materie des Vertragsrechts seien; überdies vertrat die Verordnungsgeberin in dem Vor-Entwurf vom 25.01.2002 noch den Standpunkt: *"In practice, these periods of notice have not given dealers any real protection and have not strengthened their position towards vehicle manufac- turers."*⁸⁴¹ Allerdings war diese Position innerhalb der Kommission

⁸³⁸ Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 4 und 17.

⁸³⁹ Erläuterungen der Kommission zu dem nicht veröffentlichten Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 10.01.2002, Tz. 17; Art. 3 Ziff. 5 des nicht veröffentlichten Vor-Entwurfs einer Kfz-GVO vom 10.01.2002.

⁸⁴⁰ Art. 3 Ziff. 6 des nicht veröffentlichten Vor-Entwurfs einer Kfz-GVO vom 10.01.2002; siehe ferner: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 4.7.4. Diese nimmt Bezug auf: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Bericht zur Bewertung der Kfz-Vertriebs-, -Verkaufs und -Kundendienstes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (Ergänzende Stellungnahme zum XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik)", ABl. Nr. C 221 vom 07.08.2001, S. 138, Tz. 5.11.

⁸⁴¹ Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile in-

selbst nicht unumstritten. So vertrat die Generaldirektion Unternehmen den Standpunkt, dass eine Nichtaufnahme von Kündigungsfristen die Unabhängigkeit der Handelsstufe und ihre Bereitschaft zu pro-kompetitiven Handeln schwäche.⁸⁴²

In ihrem Beschluss kündigte die Kommission an, die Frage der Einfügung von Kündigungsfristen im Rahmen der weiteren Konsultation der Mitgliedstaaten und interessierter Kreise zu untersuchen.⁸⁴³ Den Fortgang des weiteren Konsultationsverfahrens hat die Kommission – entgegen ihrer Ankündigung – indes nicht abgewartet und bereits im anschließenden Entwurf vom 16.03.2002 die schon unter der Kfz-GVO 1475/95 bestehenden Kündigungsschutzregelungen übernommen.⁸⁴⁴ Im Entwurf vom 06.05.2002 trug die Kommission dem Schutz vor zu weitreichender Abhängigkeit auch im Hinblick auf befristete Vertragsverhältnisse Rechnung und integrierte in Art. 3 Abs. 7 lit. a des Entwurfs eine fünfjährige Mindestlaufzeit und eine sechsmonatige Ankündigungsfrist für den Fall der Nicht-Verlängerung des Vertrags.⁸⁴⁵ Überdies wurden in Erwägungsgrund Nr. 10 sowie Art. 3 Abs. 6 des Entwurfs vom 06.05.2002 die einzelnen Formerfordernisse, die eine Kündigungserklärung enthalten muss, unter weitgehender Berücksichtigung eines Vorschlags des Europäischen Parlaments näher spezifiziert.⁸⁴⁶ Im weiteren Fortgang des Normsetzungs-

dustry", Tz. 49.

⁸⁴² Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 6.

⁸⁴³ Vor-Entwurf vom 05.02.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 48.

⁸⁴⁴ Hierzu: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 47. Art. 3 Abs. 6 des Entwurfs einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 8.

⁸⁴⁵ Siehe Erwägungsgrund Nr. 10 und Art. 3 Abs. 7 lit. a, "Version of 6/05/2002 highlighting changes introduced to the draft regulation published in OJ C 67 on 16 March 2002". Zu den relevanten Motiven der Kommission siehe: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 106.

⁸⁴⁶ Siehe hierzu: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf der Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeug-

verfahrens erfolgten keine bedeutenden Änderungen mehr; die oben genannten Mindeststandards über den vertraglichen Schutz wurden in der endgültigen Fassung in Art. 3 Abs. 4-6 Kfz-GVO abschließend verortet. Ungeachtet der geübten Kritik hat die Kommission innerhalb der Kfz-GVO sukzessive ein Regelwerk an flankierenden Händler-schutznormen geschaffen, das im Vergleich zur Kfz-GVO 1475/95 nochmals deutlich an Umfang zugenommen hat.⁸⁴⁷

2. Regelungsinhalte der flankierenden Schutzregelungen

Die endgültig in den Verordnungstext aufgenommenen Schutznormen, die nach dem Willen der Ordnungsgeberin die pro-kompetitiven Aktivitäten des Vertragshandels flankierend absichern sollen, erstrecken sich auf die Regelungsbereiche der Mindestvertragslaufzeit, Kündigungsfrist, des Schriftformerfordernisses einschließlich der Kündigungsbegründungspflicht sowie der Streitschlichtungsvereinbarung, Art. 3 Abs. 3-5 Kfz-GVO. Die explizite Ausgestaltung dieser vertragsrechtlichen Mindestanforderungen und die hierzu diskutierten Auslegungsfragen bilden den Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

a. Mindestlaufzeit und Kündigungsfrist, Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO

Die Regelungen zu Mindestlaufzeit und Kündigungsfristen einer vertikalen Vereinbarung korrespondieren in weiten Teilen mit denen der vorherigen Kfz-GVO 1475/95. Unterschiede bestehen jedoch insoweit, als zum einen Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO nicht – wie noch Art. 5 Abs. 2 Ziff. 2 Kfz-GVO 1475/95 – an die Bedingung geknüpft ist,

industrie (2002/2046(INI)), ABl. Nr. C 187 E vom 07.08.2003, S. 149 (Änderungsvorschlag 17).

⁸⁴⁷ Zu den einzelnen Kritikpunkten siehe zum Beispiel: ACEA observations on the European Commission's proposal for regulation on the application of Article 81 (3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerned practices in the motor vehicle industry, Brüssel, April 2002, S. 14 ff.

dass der Händler Verpflichtungen zur Verbesserung der Struktur von Vertrieb und Kundendienst übernommen hat; zum anderen wird eine so genannte Probezeit durch verkürzte Kündigungsfristen bei erstmalig dem Vertriebsnetz beitretenden Händlern nicht weiter aufrecht gehalten.⁸⁴⁸

In Kontinuität zur Kfz-GVO 1475/95 müssen die Vertragsparteien gemäß Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO dagegen weiterhin für die Vertriebsvereinbarung entweder eine Mindestlaufzeit oder eine Kündigungsfrist vereinbaren. Adressaten dieser Regelung sind Hersteller respektive Lieferanten von neuen Fahrzeugen einerseits und Händler oder Werkstätten andererseits.⁸⁴⁹

aa. Mindestlaufzeit gemäß Art. 3 Abs. 5 lit. a Kfz-GVO

Bei vertikalen Vereinbarungen mit fester Vertragsdauer hält die Kfz-GVO an einer fünfjährigen Mindestlaufzeit fest, wobei die Möglichkeit einer außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund unberührt bleibt.⁸⁵⁰ In ihrem Leitfaden zur Kfz-GVO hebt die Kommission/GD Wettbewerb hervor, dass eine Vereinbarung mit einer Laufzeit von fünf Jahren, in der beiden Vertragsparteien das Recht eingeräumt wird, den Vertrag während dieses Zeitraums auch ohne Verstoß gegen grundlegende Verpflichtungen zu beenden, als nicht freigestellte befristete Vereinbarung für weniger als fünf Jahre betrachtet wird.⁸⁵¹ Diese Sichtweise ist konsequent; anderenfalls könnte der aus Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO abzuleitende Normzweck konterkariert werden. Innerhalb der fünfjährigen Vertragslaufzeit sollen sich

⁸⁴⁸ Hierzu Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 78.

⁸⁴⁹ Zu den sprachlichen Ungenauigkeiten im Hinblick auf die Begrifflichkeit Hersteller – Lieferant vergleiche nur: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 30; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 923.

⁸⁵⁰ So zu Recht Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 19; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 174.

⁸⁵¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 67).

die vom Vertragshändler getätigten markenspezifischen Investitionen amortisieren können. Hierfür benötigt der Händler Planungssicherheit und hinreichende wirtschaftliche Unabhängigkeit. Das Druckpotential des Herstellers im Hinblick auf eine Verkürzung der Vertragslaufzeit, das sich negativ auf die Bereitschaft des Händlers zur Vornahme eigenständiger Wettbewerbsaktivitäten auswirken kann, soll hierdurch reduziert werden.⁸⁵²

Ferner sieht Art. 3 Abs. 5 lit. a Kfz-GVO vor, dass eine Nichtverlängerung des Vertrages mit einer Frist von mindestens sechs Monaten vor Vertragsende anzukündigen ist. Diese Ankündigungspflicht betrifft beide Vertragspartner und muss ausdrücklich vereinbart werden. Wird diese Pflicht verletzt, bestimmen sich die Folgen einer Unterlassung der Mitteilung nach einzelstaatlichem Recht.⁸⁵³ Nach Auffassung der Literatur löst eine solche Fristverletzung nach deutschem Recht eine Schadenersatzpflicht wegen Verletzung der vertraglichen Treuepflicht aus.⁸⁵⁴ Vereinzelt ist innerhalb der Literatur die zusätzliche Forderung aufgestellt worden, dass auch die Nichtverlängerungsanzeige den Form- und Begründungserfordernissen des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO zu entsprechen habe.⁸⁵⁵ Dem kann nicht gefolgt werden; einer dementsprechenden Interpretation steht der Wortlaut des Erwägungsgrundes Nr. 9 entgegen, der etwaige Form- und Begründungserfordernisse ausdrücklich an eine Kündigungserklärung knüpft. Überdies führt die Kommission/GD Wettbewerb in ihrem Leitfaden zur Kfz-GVO selbst aus, dass die Kfz-GVO eine Verpflichtung

⁸⁵² Hierzu bereits: Nicht veröffentlichter Vor-Entwurf einer Kfz-GVO vom 25.01.2002 als "Memorandum from Mr. Monti to the Commission – Competition Rules applicable to distribution and servicing agreements in the automobile industry", Tz. 6; siehe ferner Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 80; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 18.

⁸⁵³ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 68 mit Verweis auf Fußnote 140).

⁸⁵⁴ Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 177 (mit weiteren Nachweisen).

⁸⁵⁵ So Genzow in: Diez, GVO 2002, S. 87 (108); Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 939 ff.

des Lieferanten zur Begründung einer Nichtverlängerung nicht vorsieht.⁸⁵⁶

In der Vertragspraxis der Kraftfahrzeugbranche hatten diese Auslegungsfragen bislang nur eingeschränkte Relevanz. Nur wenige Hersteller haben mit ihren Händlern Verträge mit befristeter Dauer vereinbart. Hierzu zählen BMW, bis ins Jahr 2006 hinein auch Peugeot Société Anonyme (PSA) sowie in einigen Mitgliedstaaten auch Toyota.⁸⁵⁷

bb. Kündigungsfristen gemäß Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO

Indessen haben die meisten Hersteller mit ihren Händlern unbefristete Verträge geschlossen, so dass – vorausgesetzt die "De minimis"-Bekanntmachung gelangt nicht zur Anwendung – im Rahmen dieser Vertriebsvereinbarungen die Kündigungsfristen des Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO zum Tragen kommen. Danach beträgt die ordentliche Kündigungsfrist, die ausdrücklich in die vertikale Vereinbarung aufzunehmen ist, für beide Vertragspartner grundsätzlich mindestens zwei Jahre.⁸⁵⁸ Wird entgegen Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO und einer damit korrespondierenden vertraglichen Vereinbarung gleichwohl eine fristverletzende Kündigung ausgesprochen, ist die Kündigung vertragswidrig und daher unwirksam.⁸⁵⁹

Die Kommission gestattet jedoch in zwei Ausnahmefällen eine Abweichung von der regelmäßigen zweijährigen Mindestkündigungsfrist des Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO: Zum einen verkürzt sich gemäß

⁸⁵⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 71); siehe auch Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 906.

⁸⁵⁷ Kommission, Staff working document No. 2, S. 16 f.

⁸⁵⁸ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 918; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 82.

⁸⁵⁹ Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 918.

Art. 3 Abs. 5 lit. b, i) Kfz-GVO die Kündigungsfrist auf mindestens ein Jahr, wenn der Lieferant aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder aufgrund besonderer Absprache bei Beendigung der Vereinbarung eine angemessene Entschädigung zu zahlen hat. Zum anderen ist die Kündigungsfrist nach Art. 3 Abs. 5 lit. b, ii) Kfz-GVO auch dann auf mindestens ein Jahr verkürzt, wenn sich für den Lieferanten die Notwendigkeit ergibt, das Vertriebsnetz insgesamt oder zu einem wesentlichen Teil umzustrukturieren. Die zuvor benannten Ausnahmefälle gelten nicht von Gesetzes wegen; vielmehr kann sich ein Lieferant hierauf nur dann berufen, wenn er die verordnungsrechtliche Möglichkeit genutzt und entsprechende Regelungen in die vertikale Vereinbarung aufgenommen hat.⁸⁶⁰

(1) Angemessene Entschädigung

In Bezug auf den Ausnahmetatbestand des Art. 3 Abs. 5 lit. b (i) Kfz-GVO wird innerhalb der Literatur diskutiert, nach welchen Kriterien die dort normierte angemessene Entschädigung zu bemessen ist.⁸⁶¹ Einigkeit besteht hier zunächst dahingehend, dass sich das wirtschaftliche Interesse auf den Zeitraum zu beziehen hat, um den sich die Vertragslaufzeit für den Vertragshändler durch die von mindestens zwei Jahren auf mindestens ein Jahr verkürzte Kündigungsfrist verringert.⁸⁶² Unterschiedliche Auffassungen bestehen jedoch darüber, ob bei der Bemessung der Entschädigung regelmäßig auf die Summe der auf der Grundlage des Händlervertrags für diesen Zeit-

⁸⁶⁰ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 38; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 83 und 85.

⁸⁶¹ Siehe hierzu insbesondere: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 35; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 953; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 236 ff.

⁸⁶² Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 35; Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 84; Roniger/Hemetsberger, Kfz-Vertrieb neu, vor Art. 3, Rz. 26.

raum zu erwartenden Gewinne abzustellen ist.⁸⁶³ Abweichend hiervon wird teils vertreten, dass auch niedrigere Entschädigungen aufgrund besonderer Umstände dem Erfordernis der Angemessenheit entsprechen könnten oder aber sich eine angemessene Entschädigung daran orientieren müsse, was im Hinblick auf getätigte ausgleichsfähige Investitionen durch den konkreten Händler innerhalb eines Jahres hätte amortisiert werden können.⁸⁶⁴ Der Normzweck des Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO umfasst zweifellos die Stärkung der Unabhängigkeit des Vertragshändlers gegenüber dem Hersteller trotz zu amortisierender markenspezifischer Investitionen.⁸⁶⁵ Hierzu führt die Kommission/GD Wettbewerb in Anlage 1 des Evaluierungsberichts zur Kfz-GVO unter dem Aspekt der "sunk costs" Folgendes aus:

*"The Commission's seventh objective in adopting Regulation 1400/2002 was to ensure that dealers felt sufficiently independent from their suppliers so as to act pro-competitively on the market, even where such behaviour was against the suppliers' wishes. In order to achieve this objective, Article 3 contains a number of measures intended to safeguard dealers' sunk costs, including minimum contractual terms, minimum notice periods in case of termination or nonrenewal, and a provision allowing dealers to transfer their dealership to another dealer of their choice within the relevant brand network."*⁸⁶⁶

Vor dem Hintergrund dieses Regelungsziels erweist es sich daher als schlüssig, im Rahmen einer angemessenen Entschädigung nach

⁸⁶³ So jedoch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 84.

⁸⁶⁴ Vergleiche Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 35 (kein unbedingter Ausgleich des vollen Schadens); Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 236 und 238 (Amortisation der ausgleichsfähigen Investitionen innerhalb des betreffenden Zeitraums); ähnlich auch Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 183 (Investitionsersatzanspruch).

⁸⁶⁵ Siehe hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 18.

⁸⁶⁶ Kommission, Staff working document No. 1, S. 10.

Art. 3 Abs. 5 lit. b (i) Kfz-GVO auch einen Amortisationsschaden im oben beschriebenen Sinne mit einzubeziehen. Die Obergrenze einer angemessenen Entschädigung ist nach zutreffender Auffassung jedoch erst bei dem Ausgleich des vollen, auch den entgehenden Gewinn umfassenden Schadens zu ziehen; denn eine verkürzte Kündigungsfrist beeinträchtigt die wirtschaftliche Bewegungsfreiheit des Händlers nur dann nicht, wenn dieser für die Abkürzung der Vertragsdauer vollumfänglich entschädigt wird.⁸⁶⁷

Neben der Frage der Angemessenheit einer zu leistenden Entschädigung wird innerhalb der Literatur auch diskutiert, ob es im deutschen Recht gesetzliche Anspruchsgrundlagen gibt, die dem Händler einen solchen Ausgleich gewähren, mit der Konsequenz, dass der Hersteller zu einer Verkürzung der Kündigungsfrist berechtigt wäre.⁸⁶⁸ Nach überwiegender Meinung begründet der auf Vertragshändler analog angewendete § 89 b HGB keinen gesetzlichen Entschädigungsanspruch im Sinne des Art. 3 Abs. 5 lit. b (i) Kfz-GVO dar.⁸⁶⁹ Zutreffend wird darauf hingewiesen, dass es im Normzweck des § 89 b HGB liegt, dem gekündigten Händler einen erst nach Vertragsende fällig werdenden Ausgleich für den von ihm aufgebauten Kundenstamm zu gewähren, den er aufgrund der Kündigung dem Hersteller überlassen muss und der anschließend allein vom Hersteller genutzt werden kann.⁸⁷⁰ Die analoge Anwendung des § 89 b HGB ist nicht als Kom-

⁸⁶⁷ Überzeugend Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 84.

⁸⁶⁸ Hierzu unter anderem: Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 922; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 184 ff.

⁸⁶⁹ So unter anderem Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 84; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 237 f.; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 184 f.; Niebling WRP 2003, S. 609 (610) und WRP 2005, S. 717; anderer Auffassung sind beispielsweise: Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 922; Schütz in: Gemeinschaftskommentar, 5. Auflage, 7. Lieferung, Art. 3 Rz. 31; Reufels/Laufen, WuW 2004, S. 392 (398).

⁸⁷⁰ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 36; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 238.

pensation einer vorzeitigen Vertragskündigung zu verstehen; die Regelung dient insbesondere nicht der Abgeltung von Vermögensnachteilen, die dem Händler im Hinblick auf nicht amortisierte ausgleichsfähige Investitionen entstanden sind.⁸⁷¹ Ein Investitionsersatzanspruch, der teils aus § 280 BGB wegen Verletzung der aus § 242 entwickelten Leistungstreuepflicht, teils aus einer analogen Anwendung der Grundsätze über die Kündigung zur Unzeit gemäß §§ 627 Abs. 2 S. 2, 671 Abs. 2 S. 2, 712 Abs. 2 Halbsatz 2, 723 Abs. 2, 2226 S. 3 BGB hergeleitet wird, kann ebenfalls nicht als gesetzlich normierter Ersatzanspruch im Sinne des Art. 3 Abs. 5 lit. b (i) Kfz-GVO charakterisiert werden.⁸⁷² Bei der Gewährung eines Ersatzanspruchs für nicht amortisierte Investitionen hat die Rechtsprechung bislang eine zurückhaltende Position eingenommen; insbesondere ist die Herleitung eines Investitionsersatzanspruchs im Wege einer Analogie der Vorschriften wegen einer Kündigung zur Unzeit abgelehnt worden.⁸⁷³ Mangels hinreichender Akzeptanz der Gerichte muss daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Existenz einer den Anforderungen des Art. 3 Abs. 5 lit. b (i) Kfz-GVO genügenden Entschädigungsregelung im deutschen Recht verneint werden. Damit bleibt festzuhalten, dass Hersteller und Händler einen solchen Entschädigungsanspruch vertraglich vereinbaren müssen, soll die verkürzte Kündigungsfrist zum Tragen kommen.

(2) Umstrukturierung des Vertriebsnetzes

Anwendungsfragen ergeben sich auch bezüglich der zweiten Ausnahme von der zweijährigen Mindestkündigungsfrist, die die Verord-

⁸⁷¹ Vergleiche Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 15, Rz. 18.

⁸⁷² Siehe hierzu: Ensthaler/Gesmann-Nuissl/Stopper, DB 2003, S. 257, 261; Creutzig, Susanne, NJW 2002, S. 3430 (3433); Creutzig, Susanne, Investitionsschutz des Vertragshändlers, S. 161.

⁸⁷³ Siehe hierzu: OLG Stuttgart, NJW-RR 1990, 491; OLG München, NJW-RR 1995, 1137. Vertiefend: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 185 f.; Creutzig, Susanne, NJW 2002, S. 3430 (3431); Reufels/Laufen, WuW 2004, S. 392 (398); Plate, Autohaus 21/2001, S. 26.

nung gemäß Art. 3 Abs. 5 lit. b (ii) Kfz-GVO für strukturbedingte Kündigungen vorsieht. Danach kann sich die Kündigungsfrist auf mindestens ein Jahr reduzieren, wenn sich für den Lieferanten die Notwendigkeit ergibt, das Vertriebsnetz insgesamt oder zu einem wesentlichen Teil umzustrukturieren. Auch dieser Sonderfall der Kündigung aus wichtigem Grund gilt jedoch nicht von Gesetzes wegen, sondern muss im Händlervertrag vereinbart werden, wenn der Lieferant die verkürzte Frist in Anspruch nehmen will.⁸⁷⁴ Mit diesem Ausnahmefall, der in seinen wesentlichen Zügen bereits in der Vorgängerverordnung in Art. 5 Abs. 3 Unterabsatz 1, erster Gedankenstrich Kfz-GVO 1475/95 enthalten war, berücksichtigt die Normgeberin ein berechtigtes Anliegen des Herstellers. Um nicht die Entwicklung leistungsfähiger Strukturen zu hemmen, soll die Regelung dem Hersteller eine flexible Anpassung an Veränderungen in den Vertriebsstrukturen ermöglichen.⁸⁷⁵ Auslegungsfragen ergeben sich allerdings einerseits bezüglich der Voraussetzung der "Notwendigkeit" sowie andererseits im Hinblick auf das Erfordernis einer "Umstrukturierung des Vertriebsnetzes insgesamt oder zu einem wesentlichen Teil." Nach Auffassung der Kommission/GD Wettbewerb kann sich ein Umstrukturierungsbedarf aufgrund des Verhaltens von Wettbewerbern oder aufgrund anderer wirtschaftlicher Entwicklungen ergeben; insbesondere können diese auch durch externe Faktoren – wie etwa die Schließung eines Unternehmens mit großem Personalbestand innerhalb eines bestimmten Gebiets – verursacht werden.⁸⁷⁶ Um einem Missbrauch der Regelung in Art. 3 Abs. 5 lit. b (ii) Kfz-GVO seitens des Lieferanten vorzubeugen, ist das Merkmal der "Notwendigkeit" der Umstrukturierung jedoch rein objektiv zu beurteilen. Die Tatsache, dass der Lieferant die Umstellung seines Vertriebssystems für sinnvoll erachtet, ist im Falle von Meinungsverschiedenheiten daher

⁸⁷⁴ Siehe Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 85; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 38.

⁸⁷⁵ So bereits: Erwägungsgrund Nr. 19 der Kfz-GVO 1475/95 sowie der Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 17 (Antwort zu Frage 16).

⁸⁷⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 68) sowie bereits der Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 17 (Antwort zu Frage 16).

nicht ausschlaggebend.⁸⁷⁷ Weitergehende Klarheit verschaffen in diesem Zusammenhang zwei Entscheidungen des EuGH, die sich mit der Auslegung des insoweit vergleichbaren Art. 5 Abs. 3 Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich Kfz-GVO 1475/95 zu befassen hatten.⁸⁷⁸ Danach muss die objektive Notwendigkeit einer Umstrukturierung mit Gründen wirtschaftlicher Effizienz gerechtfertigt werden können, die sich auf interne oder externe objektive Umstände des Unternehmens des Lieferanten stützen, welche ohne eine schnelle Umstrukturierung des Vertriebsnetzes in Anbetracht des Wettbewerbsumfelds, in dem der Lieferant agiert, die Wirtschaftlichkeit der bestehenden Strukturen des Vertriebsnetzes beeinträchtigen könnten.⁸⁷⁹ Wie schon die Kommission/GD Wettbewerb vertritt auch der EuGH den Standpunkt, dass die allein auf einer subjektiven geschäftlichen Beurteilung des Lieferanten fußende und von diesem als erforderlich erachtete Umstrukturierung nicht ausreichend ist, um deren Notwendigkeit darzutun; dagegen sind mögliche wirtschaftliche Folgen, die der Lieferant im Fall einer Vertragskündigung mit zweijähriger Frist erleiden könnte, in dieser Hinsicht erheblich.⁸⁸⁰ Letztlich haben die nationalen Gerichte und Schiedsgerichte im konkreten Einzelfall zu beurteilen, ob die objektive Notwendigkeit einer solchen Umstrukturierung zu bejahen ist.⁸⁸¹ Diese Überprüfung muss sich jedoch in einer Plausibilitäts- und Missbrauchskontrolle erschöpfen, da das zu-

⁸⁷⁷ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 68); siehe auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 20; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 38.

⁸⁷⁸ EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637 – VW-Audi Forhandlerforeninger, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S; EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG.

⁸⁷⁹ EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383, Rz. 36 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG.

⁸⁸⁰ EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637, Rz. 38 – VW-Audi Forhandlerforeninger, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S.

⁸⁸¹ EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383, Rz. 38 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG.

ständige Gericht dem Lieferanten letztlich keine wirtschaftlichen und vertriebsstrategischen Vorgaben machen kann.⁸⁸²

Nach Auffassung der Kommission/GD Wettbewerb muss auch das Vorliegen der zweiten Voraussetzung des Ausnahmefalls – die Umstrukturierung des gesamten Vertriebsnetzes oder eines "wesentlichen" Teils davon – im Hinblick auf den jeweiligen Einzelfall beurteilt werden. Im Rahmen der Bestimmung werden sowohl wirtschaftliche als auch geographische Aspekte berücksichtigt, die auf das Netz oder einen Teil davon in einem bestimmten Mitgliedstaat beschränkt sein können.⁸⁸³ Eine weitergehende Konkretisierung nimmt der EuGH im Rahmen der oben genannten Urteile vor. Danach setzt eine "Umstrukturierung des Vertriebsnetzes insgesamt oder eines wesentlichen Teils davon" eine bedeutsame Änderung der Vertriebsstrukturen des betroffenen Lieferanten sowohl in finanzieller als auch in räumlicher Hinsicht voraus, die insbesondere die Art oder die Gestalt dieser Strukturen, ihren Zweck, die Aufteilung der internen Aufgaben innerhalb dieser Strukturen, die Modalitäten der Versorgung mit den betroffenen Waren und Dienstleistungen, die Anzahl oder Stellung der an diesen Strukturen Beteiligten und ihre räumliche Reichweite betreffen kann.⁸⁸⁴ Da im Rahmen einer echten Umstrukturierung üblicherweise einer ganzen Reihe von Händlern gleichzeitig die Kündigung ausgesprochen wird, ist bei bloßen Einzelkündigungen Skepsis angezeigt, ob der behauptete Ausnahmefall des Art. 3 Abs. 5 lit. b (ii) Kfz-GVO tatsächlich vorliegt.⁸⁸⁵

⁸⁸² EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637, Rz. 35 und 37 – VW-Audi Händlerforenigen, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S; siehe auch: Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 20.

⁸⁸³ Siehe hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 68) sowie schon der Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 17 (Antwort zu Frage 16).

⁸⁸⁴ EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383, Rz. 34 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG; EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637, Rz. 29 und 30 – VW-Audi Händlerforenigen, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S.

⁸⁸⁵ So zu Recht Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3,

Von Seiten der nationalen Rechtsprechung und in der Literatur wurde die Frage diskutiert, ob eine Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen – konkret: das Inkrafttreten der Kfz-GVO – eine strukturbedingte Kündigung mit einjähriger Kündigungsfrist rechtfertigen kann.⁸⁸⁶ In ihrem Leitfaden zur Kfz-GVO hat die Kommission/GD Wettbewerb hierzu ausgeführt:⁸⁸⁷

"Die Tatsache, dass die Geltungsdauer der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 am 30. September endet und sie durch eine neue Verordnung ersetzt wird, bedeutet noch nicht, dass ein Vertriebsnetz umgestaltet werden muss. Nach dem Inkrafttreten der Verordnung kann ein Fahrzeughersteller dennoch beschließen, sein Netz zu einem wesentlichen Teil umzustrukturieren." [Fn.]

Im Rahmen von drei Vorabentscheidungsverfahren, in denen das Østre Landsret – Dänemark, der Bundesgerichtshof – Deutschland und das Handelsgericht Wien – Österreich dem EuGH Fragen zur Auslegung von Art. 5 Abs. 3 Kfz-GVO 1475/95 vorgelegt hatten, konnte der Gerichtshof auch zur Notwendigkeit einer Netzumstrukturierung im Hinblick auf das Inkrafttreten der Kfz-GVO Erläuterungen und Hinweise geben.⁸⁸⁸ Danach hat das Inkrafttreten der Kfz-GVO

Rz. 20. Beispielsweise soll ein "wesentlicher Teil" dann vorliegen, wenn mehr als ein Drittel der Händler des Vertriebsnetzes von der Umstrukturierung betroffen sind, siehe: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 187.

⁸⁸⁶ Hierzu unter anderem: LG Düsseldorf, Urteil vom 18.02.2004 – 41 O 99/03; LG München, Urteil vom 04.09.2003 – 3 O 13 622/03; OLG München, Urteil vom 26.02.2004, NJW 2004, S. 2530; BGH, Beschluss vom 26.07.2005, WRP 2005, S. 1535. Siehe ferner: ÖstOGH, Urteil vom 23.06.2005, GRUR Int. 2006, S. 62. Zum Streitstand innerhalb der Literatur siehe beispielsweise: Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 188 f.; Schumacher, Recht des Kfz-Vertriebs in Europa, S. 102 f.; Nolte, WRP 2005, S. 1124 (1129); Emde, GRUR 2006, S. 997 (999); Ensthaler, NJW 2007, S. 815.

⁸⁸⁷ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 4.8. (Antwort zu Frage 20).

⁸⁸⁸ EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637 – VW-Audi Forhandlerforeninger, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/

als solches keineswegs die Umstrukturierung des Vertriebssystems eines Lieferanten notwendig gemacht. Auch wenn die Kfz-GVO zu wesentlichen Änderungen geführt hat, brachte eine Anpassung der Verträge an die geänderte Rechtslage nicht automatisch die Notwendigkeit mit sich, die Verträge im Hinblick auf das geltende nationale Recht zu kündigen oder das Vertriebsnetz insgesamt oder zu einem wesentlichen Teil umzustrukturieren.⁸⁸⁹ Gleichwohl konnte das Inkrafttreten der Kfz-GVO in bestimmten Fällen nach Maßgabe der Besonderheiten des spezifischen Aufbaus des Vertriebsnetzes jedes einzelnen Lieferanten Änderungen von solcher Bedeutung notwendig machen, dass diese als eine echte Umstrukturierung des Netzes betrachtet werden müssen.⁸⁹⁰ Dies im Einzelfall zu beurteilen, obliegt den nationalen Gerichten und Schiedsgerichten. In seinem Urteil vom 08.05.2007 hat der BGH die Frage, ob der Lieferant im Hinblick auf das Inkrafttreten der Kfz-GVO eine Strukturkündigung mit einjähriger Frist aussprechen durfte, letztlich offen gelassen.⁸⁹¹ Unabhängig von der Wirksamkeit der Kündigung, sei der unter Geltung der Kfz-GVO 1475/95 geschlossene Händlervertrag, der Kernbeschränkungen im Sinne des Art. 4 Kfz-GVO enthält, jedenfalls mit Ablauf der Übergangsfrist am 30.09.2003 gemäß § 306 Abs. 3 BGB unwirksam geworden.⁸⁹²

S; EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG; EuGH Rs. C-273/06; Slg. 2007 I -00014 – Auto Peter Petschenig GmbH / Toyota Frey Austria GmbH.

⁸⁸⁹ EuGH verb. Rs. C-375, 376/05, Slg. 2006 I-11383, Rz. 32 – A. Brünsteiner GmbH und Autohaus Hilgert GmbH / Bayerische Motoren Werke AG.

⁸⁹⁰ EuGH Rs. C-125/05, Slg. 2006 I-07637, Rz. 62 – VW-Audi Forhandlertforeningen, handelnd für Vulcan Silkeborg A/S vs. Skandinavisk Motor Co. A/S.

⁸⁹¹ BGH, WRP 2007, S. 1097, Rz. 10, hierzu: Zipse, BGH schafft Unsicherheit, kfz-betrieb online vom 24.07.2007, abgerufen am 25.06.2008 unter: http://www.kfzbetrieb.de/news/kb_beitrag_5545548.html.

⁸⁹² BGH, WRP 2007, S. 1097, Rz. 11-25.

cc. Außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund

Daneben bleibt die Möglichkeit einer außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund von Art. 3 Abs. 5 lit. b Kfz-GVO unberührt.⁸⁹³ Aufmerksamkeit ist hier allerdings insoweit geboten, als die Aufnahme vertraglich vorgesehener Voraussetzungen einer außerordentlichen Kündigung zugleich die Gefahr in sich birgt, dass die verordnungsrechtlichen Mindestkündigungsfristen ausgehöhlt oder umgangen werden.⁸⁹⁴ Im Gegensatz noch zur Kfz-GVO 1475/95 wird innerhalb der Kfz-GVO die außerordentliche Kündigung weder erwähnt noch präzisiert.⁸⁹⁵ Jedoch führt die Kommission/GD Wettbewerb in ihrem Leitfaden zur Kfz-GVO aus:⁸⁹⁶

"Es ist eine Frage des einzelstaatlichen Rechts, ob die Vertragsparteien berechtigt sind, eine Vereinbarung jederzeit ohne vorherige Kündigung zu beenden, wenn eine Partei eine ihrer grundlegenden Verpflichtungen nicht erfüllt."

Hieraus folgt, dass die vertragliche Aufnahme von Kündigungsgründen nur dann von der Kfz-GVO gedeckt ist, wenn der wichtige Grund vom nationalen Recht anerkannt ist, sprich: sich die vereinbarten außerordentlichen Kündigungstatbestände an den im anwendbaren Zivilrecht geregelten Fällen – zum Beispiel §§ 314 und 626 Abs. 1 BGB oder § 89 a HGB (analog) – messen lassen und nicht darüber hinausgehen.⁸⁹⁷

⁸⁹³ EuGH Rs. C-421/05, Slg. 2007 I-00653, Rz. 23, 24 und 28. – City Motors Groep NV / Citroën Belux NV; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 19.

⁸⁹⁴ Dies diskutieren unter anderem Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 19; Creutzig, Jürgen, EG-Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor, Rz. 964 f.

⁸⁹⁵ Zur früheren Präzisierung siehe: Art. 5 Abs. 3 Unterabsatz 1 zweiter Gedankenstrich Kfz-GVO1475/95.

⁸⁹⁶ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8. (Antwort zu Frage 68); siehe auch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 964.

⁸⁹⁷ Siehe auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 88; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 965; Buchner, EG-Kartellrecht und

b. Schriftform und Begründung bei Kündigungen gemäß Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO

Eine vollständige Neuregelung sieht die Verordnung in der allgemeinen Freistellungsvoraussetzung des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO vor, wonach innerhalb des Händlervertrags eine Regelung enthalten sein muss, dass Kündigungen durch den Lieferanten schriftlich zu erfolgen haben. Überdies ist in dem Händlervertrag eine Vereinbarung darüber zu treffen, dass die Kündigung eines Lieferanten eine ausführliche Begründung enthält, die objektiv und transparent ist. Hierdurch soll ein Lieferant daran gehindert werden, eine vertikale Vereinbarung zu beenden, weil der Händler ein wettbewerbsförderndes Verhalten annimmt, also zum Beispiel an ausländische Verbraucher aktiv oder passiv verkauft, mehrere Marken vertreibt oder Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen untervertraglich weitergibt.⁸⁹⁸ Das Transparenzgebot des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO soll einem Schiedsgericht oder einzelstaatlichen Gericht die Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Kündigung erleichtern.⁸⁹⁹

Der Wortlaut des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO, der ohne weitergehende Differenzierung auf den Begriff der "Kündigungen" abstellt, spricht dafür, dass das Schriftformerfordernis wie auch der Begründungszwang sowohl für die ordentliche wie auch die außerordentliche Kündigung des Lieferanten gleichermaßen zu gelten haben.⁹⁰⁰ Darüber

Vertriebssysteme, S. 215; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 241; differenzierend: Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 19.

⁸⁹⁸ Siehe hierzu: Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO.

⁸⁹⁹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.8 (Antwort zu Frage 70); Clark, Competition Policy Newsletter 3/2002, S. 3.

⁹⁰⁰ So beispielsweise auch Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 73; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 17; Karl, Kfz-Vertrieb und Europäisches Privatrecht, S. 205; Reufels/Laufen, WuW 2004, S. 392 (395); anderer Auffassung sind unter anderem

hinaus kommt hier das *argumentum a maiore ad minus* zum Tragen; der oben genannte Normzweck des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO greift im Fall einer außerordentlichen Kündigung erst recht.⁹⁰¹ Dagegen findet Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO wegen seines insoweit eindeutigen Wortlauts, der gewollt von "Kündigungen" spricht, keine direkte oder analoge Anwendung auf die Nichtverlängerung befristeter Vertragsverhältnisse.⁹⁰²

Inhaltlich ist in der Vertikalvereinbarung die notwendige Schriftform festzulegen, wobei die Kfz-GVO und das sonstige EG-Recht keine eigenständigen Definitionen der Schriftform enthalten.⁹⁰³ Zurückgegriffen werden kann auf das nationale Zivilrecht.⁹⁰⁴ Einfache Schriftform ist ausreichend, wobei zusätzliche Anforderungen – wie etwa ein Einschreiben aus Gründen der Beweissicherung – im Hinblick auf den Normzweck der Regelung letztlich unschädlich sind.⁹⁰⁵ Nach Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO erstreckt sich das Schriftformerfordernis auf die Kündigungserklärung und darüber hinausgehend auf die Kündigungsgründe. Ferner müssen die Kündigungsgründe so ausführlich aufgeführt sein, dass sich der Kündigungsempfänger ein lückenloses Bild über die Beweggründe des Lieferanten im Hinblick auf die ausgesprochene Kündigung machen kann.⁹⁰⁶ Die Begründung muss objektiv und transparent sein. Das Kriterium der Objektivität erfordert, dass die Kündigung zutreffend und anhand von Tatsachen nachvoll-

Nolte in: Langen/Bunte, Kommentar zum deutschen und europäischen Kartellrecht, 10. Aufl., Bd. 2, Art. 81, Rz. 935; Reimann, Kfz-GVO, Rz. 92; Niebling, WRP 2005, S. 717 (718).

⁹⁰¹ Siehe auch: Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 241.

⁹⁰² Siehe hierzu bereits oben S. 208; vertiefend auch Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 17.

⁹⁰³ Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 26.

⁹⁰⁴ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 910; Reufels/Laufen, WuW 2004, S. 392 (394).

⁹⁰⁵ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 74.

⁹⁰⁶ EuGH Rs. C-421/05, Slg. 2007 I-00653, Rz. 29 f. – City Motors Groep NV / Citroën Belux NV; siehe auch: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 913.

ziehbar – also im Gegensatz zu Gründen, die einer rein subjektiven Bewertung entsprechen – zu begründen ist.⁹⁰⁷ Das Merkmal der Transparenz setzt voraus, dass die Begründung verständlich respektive hinreichend bestimmt und eindeutig ist.⁹⁰⁸

Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO sieht lediglich die Verpflichtung vor, den Händlervertrag nach den oben genannten Anforderungen über Form und Inhalt auszugestalten, also diesen Kriterien entsprechende vertragliche Regelungen in die vertikale Vereinbarung aufzunehmen. Deshalb lässt eine im Einzelfall ohne schriftliche Begründung ausgesprochene Kündigung die Freistellungsvoraussetzung nach Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO dann nicht entfallen, wenn jedenfalls in dem Händlervertrag eine entsprechende Verpflichtung des Lieferanten enthalten ist.⁹⁰⁹ Hierin liegt allerdings eine Verletzung dieser Vertragspflicht, wobei die Rechtsfolgen aus dem Verstoß nach nationalem Zivilrecht zu beurteilen sind; nach deutschem Recht wäre die Kündigung unwirksam.⁹¹⁰ Ebenso ist eine Kündigung nicht vertragsgemäß und daher unwirksam, die keine ausführliche, objektive und transparente Begründung enthält. Denn in der Aufnahme einer Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO entsprechenden Regelung in den Händlervertrag liegt implizit die vertragliche Vereinbarung, dass eine diesen Anforderungen nicht genügende Kündigung unwirksam sein soll.⁹¹¹ Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch der am Ende von Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO in dem Verordnungstext enthaltene Passus, der besagt:

⁹⁰⁷ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 16.

⁹⁰⁸ Unter ergänzende Bezugnahme auf Erwägungsgrund Nr. 9 der Kfz-GVO Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 74.

⁹⁰⁹ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 16; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 25.

⁹¹⁰ So unter anderem Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 16; vertiefend hierzu: Reufels/Laufen, WuW 2004, S. 392 (394).

⁹¹¹ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 75; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 920; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 215.

"... , um einen Lieferanten daran zu hindern, eine vertikale Vereinbarung mit einem Händler oder einer Werkstatt wegen Verhaltensweisen zu beenden, die nach dieser Verordnung nicht eingeschränkt werden dürfen."

Wird es als erforderlich angesehen, auch diesen Passus über das gesetzgeberische Motiv in den Händlervertrag aufzunehmen, dann liegt im Hinblick auf eine Kündigung zu wettbewerbsbeschränkenden Zwecken gleichfalls eine Sicherung Kraft vertraglicher Vereinbarung vor.⁹¹² Gleichwohl kann auch eine den Anforderungen des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO nicht entsprechende Kündigung bedeutsame kartellrechtliche Konsequenzen auslösen, die über etwaige nationale Rechtsfolgen hinausreichen. Sollte der Lieferant beispielsweise durch den Ausspruch einer Kündigung versuchen, dass ein Händler seine durch Art. 4 Kfz-GVO geschützten Wettbewerbsaktivitäten abstellt, dann würde dies eine schwerwiegende mittelbare Wettbewerbsbeschränkung darstellen; dies hätte zur Folge, dass sich die Freistellung nicht mehr auf die Vertriebsvereinbarung erstreckt.⁹¹³

⁹¹² Dieser Deutung folgt Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 74; einschränkend dagegen Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 215.

⁹¹³ Siehe hierzu: Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitte 4.2.2., 4.4. und 5.3.8. (Antworten zu Frage 6, Frage 11 und Frage 70).

c. Streitbeilegungsverfahren nach Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO

Umfassende Modifikationen zum Streitschlichtungsverfahren sieht letztlich die Freistellungsvoraussetzung des Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO vor. Danach gilt die Freistellung unter der Voraussetzung, dass in der vertikalen Vereinbarung für jede der Vertragsparteien das Recht vorgesehen ist, bei Meinungsverschiedenheiten über die Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtung einen unabhängigen Sachverständigen oder einen Schiedsrichter anzurufen. Mit dem Erfordernis der vertraglichen Aufnahme eines außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahrens sollen nach dem Willen der Kommission Streitfälle zwischen den Vertragsparteien schneller beigelegt werden, die für wirksamen Wettbewerb hinderlich sein können.⁹¹⁴ Im Unterschied zu den Vorläuferbestimmungen von Art. 4 Abs. 1 Nr. 3-5 und Art. 5 Abs. 3 S. 2 Kfz-GVO 1475/95 ist die aktuelle Regelung nicht mehr auf einzelne Streitfälle im Hinblick auf die Festlegung von Mengenzielvorgaben und bezüglich der Wirksamkeit von Kündigungen mit verkürzter Frist begrenzt.⁹¹⁵ Da die Bestimmung der Kfz-GVO 1475/95 nach Einschätzung der Kommission ihre Nützlichkeit bewiesen hat, wurde ihr Anwendungsbereich auf alle Streitigkeiten über vertragliche Verpflichtungen ausgedehnt.⁹¹⁶ Deshalb ist der in Art. 3 Abs. 6 S. 2 litt. a-g Kfz-GVO aufgelistete Katalog der Meinungsverschiedenhei-

⁹¹⁴ Erwägungsgrund Nr. 11 der Kfz-GVO; Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.5.

⁹¹⁵ Zu den bereits unter der Kfz-GVO 1475/95 benannten Meinungsverschiedenheiten siehe: Leitfaden zur Kfz-GVO 1475/95, S. 18 (Antwort zu Frage 17).

⁹¹⁶ So bereits Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO 1475/95, S. 91, Tz. 279; zustimmend: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Bericht zur Bewertung der Kfz-Vertriebs, -Verkaufs und -Kundendienstes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1475/95 (Ergänzende Stellungnahme zum XXIX. Bericht über die Wettbewerbspolitik)", ABl. Nr. C 221 vom 07.08.2001, S. 138, Tz. 2.8. und 5.11; siehe ferner: Erläuterungen der Kommission zum Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 13, Tz. 48; zustimmend: Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zum "Entwurf für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen in der Kraftfahrzeugindustrie", ABl. Nr. C 221 vom 17.09.2002, S. 10, Tz. 4.7.4.

ten nicht abschließend.⁹¹⁷ Die Bandbreite der angeführten Beispiele, die sich insbesondere auch auf Streitfragen über die Berechtigung zur Kündigung erstreckt, macht deutlich, dass im Rahmen des Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO letztlich von einem weiten Verständnis der Meinungsverschiedenheiten auszugehen ist.⁹¹⁸ Gegenstand des Verfahrens sind letztlich alle denkbaren Streitigkeiten in Zusammenhang mit dem Händlervertrag. Erfasst werden daher auch Meinungsverschiedenheiten über vermeintliche Pflichten sowie Streitigkeiten über Pflichten, die die Gegenpartei zu erfüllen hat.⁹¹⁹

Allerdings beschränkt sich Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO nur darauf, Kriterien über den notwendigen Inhalt einer vertraglichen Regelung über das Streitbeilegungsverfahren vorzugeben; die zivilverfahrensrechtlichen Konsequenzen bleiben dem nationalen Recht vorbehalten.⁹²⁰ In diesem Zusammenhang weist Art. 3 Abs. 6 letzter S. 3 Kfz-GVO darauf hin, dass das Recht der Vertragsparteien, ein nationales Gericht anzurufen, von dem Recht zur Durchführung eines Streitschlichtungsverfahrens unberührt bleibt. Die Durchführung des Streitbeilegungsverfahrens ist somit lediglich eine zusätzliche Option für beide Vertragsparteien und bildet keine Prozessvoraussetzung für ein gerichtliches Verfahren.⁹²¹ Insbesondere kann die Schiedseinrede im Sinne des § 1032 ZPO nicht erhoben werden.⁹²² Hat sich eine Vertragspartei für die Durchführung eines Streitbeilegungsverfahrens entschieden, dann muss sich die andere Vertragspartei hierauf ein-

⁹¹⁷ Hierzu Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 22; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 43.

⁹¹⁸ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 93; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 43; Buchner, EG-Kartellrecht und Vertriebssysteme, S. 217.

⁹¹⁹ Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 972 f.

⁹²⁰ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 91.

⁹²¹ Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 32; Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 22.

⁹²² So jedoch: Reimann, Kfz-GVO, Rz. 95.

lassen. Von der Anrufung eines sachverständigen Dritten oder eines Schiedsrichters unberührt bleibt dagegen die Möglichkeit der Vertragsparteien, eine einstweilige Verfügung nach dem nationalen Verfahrensrecht zu beantragen.⁹²³ Dies kann sich unter anderem im Fall einer außerordentlichen Kündigung als notwendig erweisen; weder Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO noch sonstige Bestimmungen der Kfz-GVO enthalten das Erfordernis, dass die Einschaltung des unabhängigen Sachverständigen, Schiedsrichters oder Gerichts vor dem Wirksamwerden der Kündigung erfolgen muss oder dass deren Wirkungen bis zu einer Entscheidung über die Rechtswirksamkeit einer solchen Kündigung ausgesetzt werden müssen.⁹²⁴

Kann die Meinungsverschiedenheit im Rahmen des Streitschlichtungsverfahrens nicht einvernehmlich gelöst werden, haben beide Parteien das Recht zur Anrufung eines nationalen Gerichts mit vollem Instanzenzug.⁹²⁵ Hieraus folgt, dass sich das von der Kfz-GVO geforderte Streitbeilegungsverfahren wesensmäßig von dem schiedsrichterlichen Verfahren des deutschen Rechts – gesetzlich geregelt im zehnten Buch der ZPO – unterscheidet.⁹²⁶ Die Schiedsvereinbarung im Sinne des deutschen Rechts zielt darauf ab, private Gerichtsbarkeit als echte Gerichtsbarkeit anstelle der staatlichen Gerichtsbarkeit auszuüben, so dass nach dem Willen der Parteien das Schiedsverfahren das Verfahren vor den staatlichen Gerichten ersetzen soll.⁹²⁷ Das Streitbeilegungsverfahren der Kfz-GVO hat dagegen vielmehr den Charakter eines Güte- oder Schlichtungsverfahrens, da

⁹²³ Hierauf verweisen Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 91; Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 1000.

⁹²⁴ EuGH Rs. C-421/05, Slg. 2007 I-00653, Rz. 27, 34 – City Motors Groep NV / Citroën Belux NV.

⁹²⁵ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 91.

⁹²⁶ Schlenger/Hinrichs in: Liebscher/Flohr/Petsche, Handbuch der EU-Gruppenfreistellungsverordnungen, § 14 Rz. 59, § 15 Rz. 20; Ensthaler/Funk/Stopper, Handbuch des Automobilvertriebsrechts, Kapitel C, Rz. 204; Vogel in: Loewenheim/Meessen/Riesenkampff, Kartellrecht, Band 1/Europäisches Recht; GVO-Kfz, Rz. 32; Faatz, Kraftfahrzeugvertrieb vor dem Hintergrund des europäischen Kartellverbots, S. 264; anderer Ansicht: Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 45.

der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gerade offen bleiben soll.⁹²⁸ Nach dem Begriffsverständnis des deutschen Rechts hat die außergerichtliche Streitbeilegung entweder durch einen Schiedsgutachter oder einen Schiedsrichter zu erfolgen. Während der Schiedsgutachter wesensmäßig lediglich Teilaspekte des im Streit befindlichen Anspruchs zu beurteilen hat und damit nur eine Entscheidungsgrundlage mit dem Ziel einer gütlichen Einigung liefert, wirkt der Schiedsrichter auf eine einvernehmliche Lösung der Streitigkeit insgesamt hin.⁹²⁹ Aber auch Mediation oder andere Formen einer alternativen Streitbeilegung sollen möglich sein, wenn das jeweilige Verfahren hinreichend geeignet, objektiv und neutral ausgestaltet ist.⁹³⁰ Im Hinblick auf die Ausgestaltung eines Streitbeilegungsverfahrens führt die Kommission/GD Wettbewerb allgemein aus, dass jeder, der von den Vertragsparteien für diese Funktion als geeignet erachtet wird, als unabhängiger Sachverständiger oder Schiedsrichter ernannt werden kann; insbesondere können die Parteien selbst entscheiden, wie viele Personen sie hierfür vorsehen.⁹³¹ Einseitige Vorgaben über die Person des sachverständigen Dritten oder Schiedsrichters sind beiden Vertragsparteien selbstverständlich nicht gestattet.

⁹²⁷ Ausführlich hierzu: Geimer in Zöller, Zivilprozessordnung, Vor § 1025, Rz. 1 ff.

⁹²⁸ Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 91; zur Abgrenzung zwischen einem Schiedsverfahren und einem Güte- oder Schlichtungsverfahren siehe Geimer in: Zöller, Zivilprozessordnung, § 1029, Rz. 6 und 29.

⁹²⁹ Vergleiche hierzu: Veelken in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Bd. 1, EG/Teil 1, 4. Aufl., III. Abschnitt, C (Kfz-VO), Rz. 92; Bechtold/Bosch/Brinker/Hirsbrunner, EG-Kartellrecht, VO 1400/2002, Art. 3 Rz. 41; Geimer in Zöller, Zivilprozessordnung, § 1029, Rz. 3 f.; Springer, Ausgewählte Rechtsprobleme der Kfz-GVO 1475/95, S. 61 f.

⁹³⁰ Becker in: Münchener Kommentar zum Europäischen und Deutschen Wettbewerbsrecht, Band 1, GVO Nr. 1400/2002, Art. 3, Rz. 22; kritisch zur Geeignetheit der Mediation: Creutzig, Jürgen, GVO für den Kfz-Sektor, Rz. 998.

⁹³¹ Leitfaden zur Kfz-GVO, Abschnitt 5.3.5. (Antwort zu Frage 61).

3. Zusammenfassung

Mit der Kfz-GVO hat die Kommission die flankierenden Schutznormen, die den Vertragshändler zu aktivem Wettbewerbsverhalten ermutigen sollen, nochmals erweitert. Während die Rechtslage zu den Vertragslaufzeiten und Kündigungsfristen im Wesentlichen beibehalten bleibt, enthält die aktuelle Verordnung nunmehr umfassende Vorgaben zu den Kündigungsmodalitäten. Danach haben Kündigungen des Händlervertrages durch den Kfz-Lieferanten schriftlich zu erfolgen. Überdies gilt die Freistellung nur dann, wenn der Kfz-Lieferant nach der getroffenen Vertikalvereinbarung verpflichtet ist, in der Kündigung eine ausführliche Begründung anzugeben, die objektiv und transparent ist. Auch enthalten die Freistellungsregelungen zur Schlichtung von Streitigkeiten bedeutende Neuerungen. Der Anwendungsbereich des unter der Kfz-GVO 1475/95 für einzelne Streitfälle geregelten außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahrens wurde auf alle Streitigkeiten über vertragliche Verpflichtungen ausgedehnt.

Fünfter Teil: Aktuelle Erkenntnisse der Kommission zur Wirkungsweise des Händlerschutzes

Am 28.05.2008 hat die Kommission ihren Bericht zur Bewertung der Kfz-GVO über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen – kurz: Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO – offiziell veröffentlicht.⁹³² Hiermit hat sie ihrer Verpflichtung aus Art. 11 Abs. 2 Kfz-GVO entsprochen, nach der sie spätestens bis zum 31.05.2008 einen Bericht über die Funktionsweise dieser Verordnung zu erstellen und dabei insbesondere die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 Kfz-GVO zu berücksichtigen hatte.

Die Kommission gelangt zu dem Ergebnis, dass sich auf den Kfz-Vertriebsmärkten die Wettbewerbsbedingungen seit der letzten Evaluierung im Jahr 2000 erheblich verbessert haben. Diese Entwicklung sei aber hauptsächlich auf externe Faktoren im Rahmen einer zunehmenden Globalisierung zurückzuführen.⁹³³ Die Kfz-GVO habe den Anpassungsprozess der Branche an die sich wandelnden Rahmenbedingungen gefördert und insbesondere auf dem Markt für Kundendienstleistungen zu einer wettbewerbsfördernden und dynamischen Reaktion der Beteiligten geführt.⁹³⁴ Allerdings hätten sich viele sektorspezifische Einzelregelungen – darunter auch Händlerschutznormen der Kfz-GVO – als ineffektiv und mitunter kontraproduktiv erwiesen. Die wenigen branchenspezifischen Regelungen, die sich als wirksam gezeigt hätten, könnten in Zukunft bereits durch die allgemeinen Prinzipien des Wettbewerbsrechts abgedeckt werden, so dass deren Notwendigkeit entfielen.⁹³⁵ Die Kommission kommt zu dem Schluss,

⁹³² Siehe auch: Pressemitteilung IP/08/810 der Kommission vom 28.05.2008, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/news.html.

⁹³³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 3 und 12; Kommission, Staff working document No. 4, S. 36 f; siehe auch: Wendel, BB 2008, S. 1294.

⁹³⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 12; Kommission, Staff working document No. 4, S. 37.

⁹³⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 36; Pressemitteilung IP/08/810 der Kommission vom 28.05.2008; unter Bezugnahme auf die Prinzipien der so genannten "Besseren Rechtsetzung" (auch: Better Re-

dass eine flexiblere, stärker an den allgemeinen Grundsätzen für vertikale Beschränkungen orientierte Regelung bei gleichwertigem Wettbewerbsschutz für die Unternehmen weniger Formalismus sowie geringere Befolgungskosten und für die Wettbewerbsbehörde ein effizienteres Durchsetzungssystem gebracht hätte.⁹³⁶ Da die Marktbeteiligten durch eine Aufhebung von überflüssigen regulatorischen Beschränkungen der Kfz-GVO die Vertriebskosten senken könnten, würde damit letztlich auch dem Verbraucherinteresse Rechnung getragen.⁹³⁷

Die Kommission betont, dass der Evaluierungsbericht der endgültigen Entscheidung über das Ergebnis nicht vorgreifen und lediglich einen umfassenden Konsultationsprozess über die künftige Regelung für den Kfz-Sektor einläuten soll.⁹³⁸ Gleichwohl deuten der Bewertungsbericht wie auch informelle Verlautbarungen aus Kommissionskreisen an, dass sich der künftige Rechtsrahmen für den Kfz-Sektor an den allgemeinen Grundsätzen für vertikale Beschränkungen orientieren soll.⁹³⁹ Mit dem endgültigen Aus für eine branchenspezifische Gruppenfreistellungsverordnung würde die Kommission mit ihrer Wettbewerbspolitik der letzten 23 Jahre brechen. Es läge eine deutliche Zäsur vor, würde der Kfz-Sektor ab dem 01.06.2010 in den Anwendungsbereich einer verlängerten respektive modifizierten Vertikal-GVO fallen.⁹⁴⁰

Vor diesem Hintergrund sollen der Evaluierungsbericht an sich sowie die darin enthaltenen Bewertungen näher beleuchtet werden. Im

gulation) siehe auch: Wendel, BB 2008, S. 1294.

⁹³⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 15 f.

⁹³⁷ Pressemitteilung IP/08/810 der Kommission vom 28.05.2008.

⁹³⁸ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 16.

⁹³⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 15 f.; Kommission, Staff working document No. 4, S. 38; siehe ferner: Plate, Hürden-Lauf, Autohaus online vom 10.06.2008, am 18.06.2008 abgerufen unter: http://www.autohaus.de/nachrichten/670057/ah_artikel; Opitz, Kfz-GVO 2002: Mehr Licht als Schatten, kfz-betrieb online vom 11.06.2008, am 12.06.2008 abgerufen unter: http://www.kfzbetrieb.de/news/druck/kb_beitrag_druck_5854009.html.

⁹⁴⁰ Siehe hierzu: John, Automobilwoche 9/2008, S. 22; Plate, Autohaus 8/2008, S. 34.

Blickpunkt der Betrachtungen stehen hierbei die Einschätzungen der Kommission hinsichtlich der im vierten Teil dieser Arbeit thematisierten Schutzbestimmungen der Kfz-GVO.⁹⁴¹

I. Grundlagen und Prüfungsschritte des Evaluierungsberichts

Bei der Anfertigung ihres Bewertungsberichts über die Funktionsweise der Kfz-GVO hat die Kommission auf unterschiedliche Erkenntnisquellen zurückgegriffen. Sie hat ihre Analyse unter anderem auf Studien und Berichte gestützt, zu denen unter anderem die 2006 veröffentlichte Studie von London Economics, "Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002" sowie der 2005 erschienene Bericht der Europäischen Kommission "CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century." zählen.⁹⁴² Eine weitere Basis bildeten externe Statistikdatenbanken sowie eine Mitte Mai 2007 von der Kommission/GD Wettbewerb initiierte Umfrageaktion, bei der 185 Fragebögen an unterschiedliche Vertretergruppen der Automobilbranche, Verbrauchergruppen und nationale Wettbewerbsbehörden versandt wurden.⁹⁴³

Dem abschließend angefertigten Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO sind vier technische Anhänge beigefügt, Staff working document No. 1-No. 4.⁹⁴⁴ Von besonderem Interesse sind der dritte Abschnitt des Bewertungsberichts der Kommission und das damit korrespon-

⁹⁴¹ Siehe hierzu bereits oben S. 120 ff.

⁹⁴² Der letztgenannte Kommissionsbericht kann im Internet abgerufen werden unter: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>. Zu den Ergebnissen der Studie von London Economics siehe auch: Neven, KFZ-Vertrieb und Kartellrecht, S. 299 ff.; Funke, Die Kfz-GVO: Halbzeitbilanz von London Economics, Autohaus online vom 24.10.2006, am 15.11.2006 abgerufen unter: <http://www.autohaus.de/sixcms/detail.php?id=446924>; ZDK, Stellungnahme zur "Study on Developments in Car Retailing and After Sales Markets under Regulation 1400/2002."

⁹⁴³ Vertiefend hierzu: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 2 f.; Kommission, Staff working document No. 2, S. 1.

⁹⁴⁴ Kommission, Staff working documents No. 1-4. Die Anlagen zum Evaluierungsbericht können abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/news.html.

dierende Staff working document No. 4. Auf Basis der ermittelten Marktentwicklungen (Staff working document No. 2) sowie der Erfahrungen mit der Anwendung der Verordnung (Staff working document No. 3) wird hier analysiert, ob die mit der Kfz-GVO verbundenen ursprünglichen Zielsetzungen⁹⁴⁵ der Kommission in der Praxis realisiert werden konnten und inwieweit sich die sektorspezifischen Regelungen in der Kfz-GVO als wirksam und/oder notwendig erwiesen haben⁹⁴⁶. In diesem Zusammenhang wirft die Kommission die weitergehende Frage auf, ob die im Rahmen der Untersuchung gefundenen Ergebnisse letztlich auch unter Anwendung der aus der Rechtsprechung der europäischen Gerichte abgeleiteten und in der Vertikal-GVO 2790/99 verankerten allgemeinen Grundsätze hätten erzielt werden können.⁹⁴⁷

II. Erreichen der mit der Kfz-GVO verfolgten Ziele

Die mit der Kfz-GVO ursprünglich verfolgten Zielsetzungen, einschließlich der für die Umsetzung maßgeblichen Bestimmungen, sind bereits an früherer Stelle in dieser Arbeit erörtert worden.⁹⁴⁸ Die folgenden Ausführungen beschäftigen sich daher mit den noch verbleibenden Analyseschritten der Kommission. Danach überprüft sie für jedes dieser Ziele, ob es in der Praxis erreicht werden konnte, trägt anschließend ihre Erfahrungen mit der Umsetzung der Kfz-GVO vor und bewertet letztlich die Effektivität und Relevanz der einschlägigen Regelungen.⁹⁴⁹

⁹⁴⁵ Zu diesen Zielen siehe: Kommission, Staff working document No. 1, S. 9 f.; Entwurf einer Kfz-GVO, ABl. 2002 Nr. C 67 vom 16.03.2002, S. 24, Anhang 1, Ziff. 1.

⁹⁴⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 4; Kommission, Staff working document No. 4, S. 1.

⁹⁴⁷ Vergleiche: Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 14; Kommission, Staff working document No. 4, S. 1, 36.

⁹⁴⁸ Siehe hierzu bereits oben S. 69 ff.

⁹⁴⁹ Zu diesen Prüfungsschritten der Kommission siehe: Kommission, Staff working document No. 4, S. 1.

1. Verhinderung der Marktabschottung im Neufahrzeugvertrieb und -service

Ein mit der Kfz-GVO verfolgtes Ziel lag darin, den ungehinderten Marktzugang von konkurrierenden Kfz-Herstellern sicherzustellen und durch Marktabschottungen bedingte Behinderungen des Interbrand-Wettbewerbs auszuschließen.⁹⁵⁰

a. Zielerreichung

Die Kommission stellt zunächst fest, dass die im Jahr 2000 kritisch beobachteten Marktabschottungstendenzen nicht mehr festzustellen sind.⁹⁵¹ Die Marktkonzentration hätte innerhalb der EU seit 2002 abgenommen. Einige Zusammenschlüsse seien wieder rückgängig gemacht worden, der Marktanteil der vier größten Kfz-Hersteller sei gesunken wie auch die Marktanteile aufgrund eines erheblichen Interbrand-Wettbewerbs insgesamt volatiler geworden seien.⁹⁵² Die Kommission konstatiert ferner, dass sich im Zusammenhang mit zunehmend globaler werdenden Märkten die Markteintrittsbarrieren auf einem niedrigen Niveau befinden, während Verkaufspreise und Herstellermargen einem permanenten Abwärtsdruck unterliegen.⁹⁵³

Nach Auffassung der Kommission scheinen die Regelungen der Kfz-GVO zum Mehrmarkenvertrieb eine Rolle bei dieser Entwicklung gespielt haben, indem zum Vorteil von Neueinsteigern Markteintrittsbarrieren gesenkt wurden. Ebenso konzidiert sie in ihrem Bewertungsbericht, dass der Anteil der Vertragshändler, die die Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs genutzt haben, ausweislich der Untersuchung von London Economics insbesondere nach 2002 deutlich angestie-

⁹⁵⁰ Siehe hierzu bereits oben S. 69.

⁹⁵¹ Kommission, Staff working document No. 2, S. 8-10.

⁹⁵² Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 4; Kommission, Staff working document No. 4, S. 2 f.

⁹⁵³ Kommission, Staff working document No. 4, S. 3.

gen ist.⁹⁵⁴ Die Zunahme des Mehrmarkenvertriebs sei allerdings zu einem großen Teil auf das vermehrte Auftreten großer Handelsgruppen zurückzuführen. Ferner hätten Auskünfte von Herstellern und Händlerverbänden deutlich gemacht, dass bei Premium-Marken der Mehrmarkenvertrieb kaum verbreitet sei. Auch habe die Mehrzahl der Antworten ergeben, dass der Mehrmarkenvertrieb innerhalb desselben Ausstellungsraums weniger beliebt sei, als ein Vertrieb konkurrierender Marken aus unterschiedlichen Schauräumen heraus oder an unterschiedlichen geographischen Standorten.⁹⁵⁵

Alles in allem sei dem Modell des Mehrmarkenvertriebs aus demselben Ausstellungsraum heraus kein bedeutender Erfolg beschieden gewesen. In den Fällen, in denen dieses Vertriebskonzept gewählt worden sei, hätten primär wirtschaftliche Gründe und weniger die spezifischen Regelungen der Kfz-GVO den Ausschlag gegeben.⁹⁵⁶

b. Umsetzungserfahrungen

Dem Bericht zufolge hätten verschiedene Händlerverbände bemängelt, dass der Mehrmarkenvertrieb an derselben Betriebsstätte – insbesondere durch umfassende Vorgaben zur Corporate-Identity – behindert worden sei.⁹⁵⁷ Die Untersuchungen zu den Vertriebs- und Werkstattverträgen von General Motors und BMW habe die Kommission daher dazu genutzt, zu Kernfragen über die Behinderung des Mehrmarkenvertriebs infolge unnötiger Zusatzinvestitionen und exzessiver Vertragsstandards Stellung zu beziehen.⁹⁵⁸ Allerdings habe sie einen Verstoß gegen die sektorspezifische 30%-Schwelle bei Bezugsverpflichtungen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO nicht

⁹⁵⁴ Kommission, Staff working document No. 4, S. 3 mit Verweis auf: London Economics, Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002, S. 63.

⁹⁵⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 3.

⁹⁵⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5; Kommission, Staff working document No. 4, S. 3.

⁹⁵⁷ Kommission, Staff working document No. 4, S. 4.

⁹⁵⁸ Vertiefend: Kommission, Staff working document No. 2, S. 3 f.; Kommission, Staff working document No. 4, S. 4.

feststellen können. Während die Parteien diese Regelungen innerhalb der vertikalen Vereinbarungen formell umgesetzt hätten, seien die zu kritisierenden Bindungseffekte vielmehr durch einzelne Methoden zur Vereinbarung von Jahreszielvereinbarungen bewirkt worden.⁹⁵⁹

c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen

Im Rahmen ihrer Bewertung zieht die Kommission das Resümee, dass zwischen den sektorspezifischen Regelungen der Kfz-GVO und der Zunahme des Mehrmarkenvertriebs ein kausaler Zusammenhang nicht nachgewiesen werden konnte.⁹⁶⁰ Erstens habe der Verkauf konkurrierender Fahrzeuge aus einem Ausstellungsraum heraus in der Praxis kaum Bedeutung erlangt. Zweitens habe nicht die Kfz-GVO, sondern die allgemeine Marktentwicklung dem Mehrmarkenvertrieb und -kundendienst letztlich Antrieb verliehen; selbst ohne sektorspezifische Regelungen hätten Kfz-Hersteller den Mehrmarkenvertrieb in wirtschaftlich sinnvollen Fällen zugelassen. Drittens könnten vor dem Hintergrund stetig ansteigender qualitativer Standards Effizienzvorteile für das Vertriebsmodell des Mehrmarkenvertriebs innerhalb desselben Ausstellungsraums im Ergebnis nicht mit Gewissheit bejaht werden.⁹⁶¹ Und letztlich habe die Kfz-GVO in vielen Fällen das Wachstum großer Händlergruppen begünstigt; allerdings könne der durch Händlergruppen praktizierte Mehrmarkenvertrieb in bestimmten regionalen Gebieten zu einer Abnahme des Wettbewerbs führen.⁹⁶²

Hieraus schlussfolgert die Kommission, dass die branchenspezifische Regelung des Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO bezüglich der optionalen Durchführung des Mehrmarkenvertriebs aus einem Ausstellungsraum heraus wie auch die definitorische Obergrenze von 30%

⁹⁵⁹ Hierzu: Kommission, Staff working document No. 4, S. 4.

⁹⁶⁰ Kommission, Staff working document No. 4, S. 5.

⁹⁶¹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5.

⁹⁶² Kommission, Staff working document No. 4, S. 5.

der jährlichen Bezugsmenge keine signifikanten Auswirkungen innerhalb des Bewertungszeitraums gehabt haben.⁹⁶³ Vielmehr habe das in Art. 5 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO enthaltene allgemeine Wettbewerbsverbot eine Rolle bei der Förderung des Mehrmarkenvertriebs gespielt. Nach Auffassung der Kommission sei jedoch der allgemeine Regelungsansatz im Sinne des Art. 5 Vertikal-GVO 2790/99 gleichermaßen geeignet, den Mehrmarkenvertrieb sicherzustellen.⁹⁶⁴ Das gleiche Fazit zieht die Verordnungsgeberin zur Effektivität und Relevanz von Art. 5 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO. Auch unter Anwendung der Vertikal-GVO 2790/99 wären keine Einschränkungen des Mehrmarkenkundendienstes möglich gewesen. Insgesamt kommt die Kommission in ihrem Bewertungsbericht zu dem Ergebnis, dass die sektorspezifischen Regelungen der Kfz-GVO zum Mehrmarkenvertrieb sich als ineffektiv erwiesen und die Vertragsparteien über das notwendige Maß hinaus eingeschränkt haben.⁹⁶⁵

2. Sicherung des Wettbewerbs innerhalb der nationalen Vertriebsnetze

Zu der Zeit des Bewertungsberichts zur Kfz-GVO 1475/95 im Jahr 2000 war die Vertriebslandschaft uniform; alle Kfz-Hersteller steuerten ihren Vertrieb über gemischt selektiv-exklusive Netze.⁹⁶⁶ Vor diesem Hintergrund zielte die Kfz-GVO auch darauf ab, den "Zwangsjackeneffekt" der Vorgängerverordnung zu beseitigen und den Intra-brand-Wettbewerb durch Anreize zur Diversifizierung der Vertriebsformen zu fördern.⁹⁶⁷

⁹⁶³ Kommission, Staff working document No. 4, S. 6.

⁹⁶⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5; Staff working document No. 4, S. 6.

⁹⁶⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 6.

⁹⁶⁶ Kommission, Staff working document No. 1, S. 2; Kommission, Staff working document No. 4, S. 7.

⁹⁶⁷ Siehe hierzu bereits oben S. 70.

a. Zielerreichung

Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Vertriebssysteme entgegen der Zielsetzung der Kfz-GVO auch weiterhin durch Homogenität gekennzeichnet sind.⁹⁶⁸ Fast alle Hersteller hätten sich in sämtlichen Mitgliedstaaten für quantitativ selektive Vertriebssysteme entschieden. Auch seien die Vertragsstandards der Kfz-Lieferanten fordernder geworden, weshalb den Vertragshändlern wenig Raum für eigenständige Konzepte verblieben sei.⁹⁶⁹ Zudem hätten Kfz-Lieferanten aufgrund der quantitativen Selektion ihre Netzdichte von 2002 bis 2006 weiter reduzieren können, was mögliche Auswirkungen auf den Intra-brand-Wettbewerb gehabt haben könne. Zugleich sei ein deutliches Wachstum der großen Händlergruppen zu verzeichnen, weshalb in regionalen Gebieten der Wettbewerb abnehmen könne. Letztlich konstatiert die Kommission, dass der Vertragshandel die durch sektorspezifische Regelungen der Kfz-GVO eröffneten Möglichkeiten für händlerseitige Vertriebsinnovationen nicht genutzt hat.⁹⁷⁰ Nur wenige Händler hätten zusätzliche Verkaufsstellen innerhalb desselben Mitgliedstaates eröffnet. Oftmals habe das hohe wirtschaftliche Risiko und das Fehlen ausreichender finanzieller Mittel Vertragshändler von diesem Schritt abgehalten.⁹⁷¹ Auch hätten sich der Mehrmarkenvertrieb aus einem Ausstellungsraum heraus wie auch die Etablierung reiner Vertriebsstandorte nicht wie erhofft entwickelt.⁹⁷²

b. Umsetzungserfahrungen

Schwierigkeiten bei der Umsetzung habe die Kommission nur im Hinblick auf Art. 5 Abs. 1 lit. a, Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO feststellen können. Neben den bereits benannten Untersuchungen gegen Ge-

⁹⁶⁸ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5.

⁹⁶⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 8.

⁹⁷⁰ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 6.

⁹⁷¹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 8.

⁹⁷² Vertiefend: Kommission, Staff working document No. 4, S. 9.

neral Motors und BMW sei in diesem Zusammenhang ein Verfahren der britischen Wettbewerbsbehörde hervorzuheben, das der Frage nachging, ob durch Corporate-Identity-Standards der Mehrmarkenvertrieb innerhalb eines Ausstellungsraums behindert werde.⁹⁷³

c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Einheitlichkeit der Vertriebsnetze mit Hilfe von Art. 2 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 1 Kfz-GVO nicht aufgelockert werden konnte.⁹⁷⁴ Die Mehrzahl der Neufahrzeuge werde innerhalb der EU über nahezu identische quantitativ selektive Vertriebssysteme abgesetzt. Dies führt sie insbesondere auf die für die quantitativ selektiven Vertriebssysteme geltende großzügigere Marktanteilsschwelle in Höhe von 40% zurück, die unter wettbewerbsrelevanten Gesichtspunkten jedoch anormal erscheine.⁹⁷⁵ Des Weiteren hebt sie hervor, dass Kfz-Hersteller aufgrund der quantitativen Selektion die Netzdichte ihrer Vertragshändler reduzieren konnten.⁹⁷⁶ Gleichwohl sei es eher unwahrscheinlich, dass sich der Rückgang der Netzdichte spürbar auf den Intra-brand-Wettbewerb ausgewirkt habe. Selbst wenn der Intra-brand-Wettbewerb abgenommen haben sollte, so seien die hieraus resultierenden Nachteile durch die Vorteile, die sich aus diesem Vertriebskonzept ergeben, mehr als ausgeglichen worden.⁹⁷⁷ Abschließend stellt die Kommission fest, dass sich die branchenspezifischen Regelungen zur Standortfreiheit, dem Mehrmarkenvertrieb und der untervertraglichen Weitergabe von Kundendienstaufgaben nicht als wirksam erwiesen hätten. Während Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO wenig Nutzen für den Intra-brand-Wettbe-

⁹⁷³ Vertiefend: Kommission, Staff working document No. 3, S. 7 f; siehe ferner: Kommission, Staff working document No. 4, S. 9; Opitz, Zahlreiche Standards widersprechen der Kfz-GVO, *kfz-betrieb online* vom 17.09.2004, am 28.03.2008 abgerufen unter: http://www.kfzbetrieb.de/news/kb_beitrag_1566408.html.

⁹⁷⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5.

⁹⁷⁵ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 5; Kommission, Staff working document No. 4, S. 10.

⁹⁷⁶ Kommission, Staff working document No. 4, S. 8.

⁹⁷⁷ Vertiefend: Kommission, Staff working document No. 4, S. 10 f.

werb gebracht habe, sei die weitestgehend vom Vertragshandel nicht angenommene Regelung des Art. 4 Abs. 1 lit. g Kfz-GVO gänzlich erfolglos geblieben.⁹⁷⁸ Ebenso hätten sich die Regelungen in Art. 5 Abs. 1 lit. a in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO als ineffektiv herausgestellt, da der von der Kommission favorisierte Mehrmarkenvertrieb innerhalb desselben Ausstellungsraums nicht nennenswert praktiziert worden sei. Die zuvor genannten ineffektiven und/oder irrelevanten sektorspezifischen Regelungen hätten den Vertragsparteien somit unnötige Beschränkungen auferlegt, was mit dem so genannten Grundsatz der Besseren Rechtsetzung ("Better Regulation") nicht vereinbart werden könne.⁹⁷⁹

3. Erleichterung des grenzüberschreitenden Handels mit Kraftfahrzeugen

Ein weiteres Ziel der Kommission bestand darin, den grenzüberschreitenden Intra-brand-Wettbewerb zu fördern.⁹⁸⁰

a. Zielerreichung

Im Rahmen ihrer halbjährlichen car pricing reports hat die Kommission hierzu festgestellt, dass innerhalb der EU-15 Mitgliedstaaten die steuerbereinigten Preisdifferenzen von 7% im November 2002 auf 5,5% im 2004 sanken und seitdem weitgehend stabil blieben.⁹⁸¹ Auch hätten die Aktivitäten der EU-Vermittler zugenommen.⁹⁸² Den Antworten der Fragebögen zufolge hätten jedoch nur wenige Händler zu-

⁹⁷⁸ Kommission, Staff working document No. 4, S. 12.

⁹⁷⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 12; Zu dem für das Europäische Recht geltenden Grundsatz der Besseren Rechtsetzung siehe auch: Europäische Kommission, Bessere Rechtsetzung – einfach erklärt. Das Dokument kann abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/governance/better_regulation/documents/brochure/br_brochure_de.pdf.

⁹⁸⁰ Siehe hierzu bereits oben S. 71.

⁹⁸¹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 14.

⁹⁸² Kommission, Staff working document No. 2, S. 24.

sätzliche Verkaufs- oder Auslieferungsstellen in anderen Mitgliedstaaten eröffnet.

b. Umsetzungserfahrungen

Nach Inkrafttreten der Kfz-GVO erschöpfte sich das einzige formale Verfahren in einer Entscheidung der Kommission, bei der gegen PSA und Peugeot Nederland N.V. wegen Behinderung des Parallelhandels ein Bußgeld in Höhe von 49,5 Millionen Euro verhängt wurde.⁹⁸³ Der Zeitraum, in dem die den Parallelhandel beeinträchtigenden Verhaltensweisen stattfanden, endete jedoch bereits im Oktober 2003, also zu einem Zeitpunkt, als die Kfz-GVO erst in Kraft trat.⁹⁸⁴ Daneben habe die Kommission informelle Beschwerden von Verbrauchern und EU-Vermittlern erhalten, wobei die Anzahl dieser Beschwerden in der Zwischenzeit aber rückläufig gewesen sei.⁹⁸⁵

c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen

Die Kommission hebt zunächst hervor, dass sich Art. 4 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO als relevantes und effektives Mittel erwiesen habe, um den Übergrenzwettbewerb zwischen Händlern derselben Marke zu fördern.⁹⁸⁶ Es sei wahrscheinlich, dass insbesondere die aktiven Verkäufe der Vertragshändler an ausländische Endverbraucher wie auch die zunehmenden Aktivitäten von EU-Vermittlern zur Steigerung des Parallelhandels beigetragen hätten. Diese Entwicklung habe Kfz-Hersteller dazu bewegt, die Preisunterschiede im Intra-brand-Vergleich

⁹⁸³ Entscheidung der Kommission vom 05.10.2005, ABl. 2006 Nr. L 173 vom 27.06.2006, S. 20-24 (Automobiles Peugeot SA und Peugeot Nederland NV); siehe auch: Pressemitteilung IP/05/1277 der Kommission vom 05.10.2005, abrufbar unter: http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/cases/decisions.html.

⁹⁸⁴ Hierzu: Kommission, Staff working document No. 4, S. 15.

⁹⁸⁵ Vertiefend: Kommission, Staff working document No. 3, S. 3.

⁹⁸⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 6; Kommission, Staff working document No. 4, S. 15.

auf einem niedrigen Level zu halten.⁹⁸⁷ Auch sei die Bereitschaft der Kfz-Hersteller gesunken, den Parallelhandel zu behindern. Ein negatives Fazit zieht der Bewertungsbericht dagegen im Hinblick auf die Effektivität von Art. 5 Abs. 2 Kfz-GVO und Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO. Vermutlich wegen wirtschaftlicher, bürokratischer, kultureller und sprachlicher Barrieren hätten nur wenige Händler die Möglichkeiten für sich genutzt, Verkaufs- und Auslieferungsstellen in anderen Mitgliedstaaten zu errichten.⁹⁸⁸ Wegen der geringeren zwischenstaatlichen Preisunterschiede seien auch die finanziellen Vorteile dieses Vertriebsmodells gesunken, so dass Art. 5 Abs. 2 Kfz-GVO zwar relevant, letztlich jedoch redundant sei. Gleiches gelte für die Verfügbarkeitsklausel. Der von Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO explizit hervorgehobene Fall einer indirekten territorialen Beschränkung erscheine aus rechtlichen Gründen redundant, weil eine Weigerung, Fahrzeuge mit ausländischen Spezifikationen zu liefern, auch bei Anwendung der in der EuGH-Rechtsprechung bestätigten allgemeinen Grundsätze als mittelbare Beschränkung des Weiterverkaufs bewertet würde.⁹⁸⁹ Art. 4 Abs. 1 lit. f Kfz-GVO werde jedenfalls auch durch Art. 4 Abs. 1 lit. b Kfz-GVO und insoweit zugleich von Art. 4 Abs. 1 lit. b Vertikal-GVO 2790/99 erfasst.⁹⁹⁰

4. Sicherstellung des Wettbewerbs innerhalb der autorisierten Werkstattnetze

Des Weiteren sollte mit der Kfz-GVO ein effektiver Wettbewerb innerhalb der herstellereigenen Werkstattnetze sichergestellt werden.⁹⁹¹

⁹⁸⁷ Kommission, Staff working document No. 4, S. 15.

⁹⁸⁸ Kommission, Staff working document No. 4, S. 16.

⁹⁸⁹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 7 mit Verweis auf: EuGH, verb. Rs. 228, 229/82, Slg. 1984, 1129 – Ford of Europe Incorporated und Ford-Werke AG/Kommission.

⁹⁹⁰ Siehe: Wendel, BB 2008, S. 1294 (1296).

⁹⁹¹ Siehe hierzu bereits oben S. 72.

a. Zielerreichung

Sowohl Auskünfte von Kfz-Herstellern wie auch die Feststellungen der Studie von London Economics hätten bestätigt, dass die Anzahl autorisierter Werkstattbetriebe seit Inkrafttreten der Kfz-GVO deutlich zugenommen habe.⁹⁹² Dieser Trend werde auch von Untersuchungen der Kommission gestützt, wonach die Anzahl der Vertragswerkstätten von 2002 bis 2004 um 9% angestiegen sei.⁹⁹³ Bei den neu zugelassenen Werkstattbetrieben handele es sich überwiegend um ehemalige Vertragshändler, die im Rahmen von Netzbereinigungen zuvor ausgeschieden waren. Unabhängige Vertragshändler hätten sich wegen der Eintrittskosten, die vornehmlich aus den deutlich angestiegenen Selektionsstandards resultierten, seltener um eine Autorisierung bemüht.⁹⁹⁴ Gleichwohl resümiert die Kommission, dass sich die Maßnahmen der Kfz-GVO zur Öffnung der Werkstattnetze im Ergebnis als erfolgreich erwiesen hätten.⁹⁹⁵

b. Umsetzungserfahrungen

Im Zusammenhang mit Beschränkungen des Zugangs zum autorisierten Werkstattnetz weist die Kommission darauf hin, dass sie Beschwerden gegen Audi, Porsche, General Motors und BMW zum Anlass genommen hat, um zu grundsätzlichen Fragestellungen dieses Themenbereichs Klärungen herbeizuführen.⁹⁹⁶ So hätten sich zunächst Audi und später auch Porsche zur Öffnung ihrer offiziellen Werkstattnetze bereit erklärt.⁹⁹⁷ Die Kommission berichtet ferner,

⁹⁹² Siehe: London Economics, Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002, S. 138.

⁹⁹³ Kommission, Staff working document No. 2, S. 33; Kommission, Staff working document No. 4, S. 23 f.

⁹⁹⁴ Eingehend zu den deutlich angestiegenen Selektionskriterien: Kommission, Staff working document No. 2, S. 32 f.

⁹⁹⁵ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 9; Kommission, Staff working document No. 4, S. 23.

⁹⁹⁶ Kommission, Staff working document No. 3, S. 5 f.

⁹⁹⁷ Siehe auch: Pressemitteilung IP/03/80 der Kommission vom 20.01.03; Pressemitteilung IP/04/585 der Kommission vom 03.05.2004.

dass sie die Untersuchungen zu General Motors und BMW im Jahr 2006 abgeschlossen hat.⁹⁹⁸ Die beiden Kfz-Hersteller hätten alle quantitativen Selektionskriterien aus ihren Werkstattverträgen entfernen müssen und damit unabhängigen wie auch Werkstätten anderer Marken die Möglichkeit eröffnet, Mitglieder ihrer Werkstattnetze zu werden.

c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen

Im Rahmen dieses Analyseschritts kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die für den Bereich des Kundendienstes geltende Marktanteilsschwelle in Höhe von 30% den Wettbewerb zwischen den Vertragswerkstätten wirksam geschützt hat. Diese Regelung habe zu einer generellen Einführung von qualitativ selektiven Werkstattssystemen geführt, so dass im Interesse des Verbrauchers sowohl die Anzahl der Werkstätten wie auch die Dichte der Netze zugenommen hätten. Jedoch hätten die allgemeinen Prinzipien des qualitativ selektiven Vertriebs zu demselben Ergebnis geführt, ohne dass es hierzu der Kfz-spezifischen Kernbeschränkung gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. h Kfz-GVO bedurft hätte.⁹⁹⁹ Denn die Verpflichtung einer Werkstatt, auch neue Kraftfahrzeuge zu vertreiben, stelle offenkundig kein qualitatives Selektionskriterium dar, das für die Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten erforderlich sei.¹⁰⁰⁰

5. Sicherstellung der Unabhängigkeit von Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten

Schließlich wollte die Kommission mit der Kfz-GVO die Unabhängigkeit der Vertragshändler und autorisierten Werkstätten von ihren Kfz-

⁹⁹⁸ Vertiefend: Pressemitteilungen IP/06/302 und IP/06/303 der Kommission vom 13.03.2006; siehe auch: MEMO/06/120 der Kommission vom 13.03.2006.

⁹⁹⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 25.

¹⁰⁰⁰ Hierzu: Wendel, BB 2008, S. 1294 (1299).

Lieferanten stärken.¹⁰⁰¹ Mittels vertragsrechtlicher Mindeststandards sollten diese dazu ermutigt werden, eine aktivere Rolle im Intra-brand-Wettbewerb einzunehmen.¹⁰⁰²

a. Zielerreichung

Der Bewertungsbericht stellt zunächst fest, dass die Händlernetzdichte von 2002 bis 2004 weiter abgenommen hat.¹⁰⁰³ Gleichwohl sei damit keine signifikante Verringerung des Intra-brand-Wettbewerbs einhergegangen. Überdies habe die Relevanz zum Schutz des Intra-brand-Wettbewerbs insgesamt abgenommen, da der Interbrand-Wettbewerb entgegen früherer Einschätzungen nach Inkrafttreten der Kfz-GVO tatsächlich zugenommen habe.¹⁰⁰⁴ Die Kommission konstatiert ferner, dass größere Händlergruppen entstanden sind, was sie mit Blick auf den Intra-brand-Wettbewerb grundsätzlich positiv bewertet. Gleichzeitig könne dieser Trend aber auch eine Gefahr für den Wettbewerb begründen, sollten bei zunehmender Konsolidierung innerhalb der nationalen Vertriebsnetze einzelne Händlergruppen regionale Märkte dominieren.¹⁰⁰⁵ Ferner hätten sich fast alle Übertragungen von Vertriebsrechten innerhalb der Vertragsnetze auf die nationale Ebene beschränkt. Da die Kommission die Entwicklung von Händlergruppen mit grenzüberschreitenden Aktivitäten durch Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO nicht habe stimulieren können, sei der Normzweck der Marktintegration verfehlt worden.¹⁰⁰⁶ Beschwerden über Schikanekündigungen seien nicht vorgebracht worden; auch habe die Pflicht zur Begründung einer Vertragskündigung bei der Aufdeckung von etwaigen Missbrauchsfällen keine Rolle gespielt.¹⁰⁰⁷ Da nur selten eine Streitbeilegung nach Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO stattge-

¹⁰⁰¹ Siehe hierzu bereits oben S. 73.

¹⁰⁰² Kommission, Staff working document No. 4, S. 30.

¹⁰⁰³ Kommission, Staff working document No. 4, S. 31.

¹⁰⁰⁴ Kommission, Staff working document No. 4, S. 31; Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 3 f.

¹⁰⁰⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 32.

¹⁰⁰⁶ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 11 f.

¹⁰⁰⁷ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 11.

funden habe, vermutet sie, dass eher die Gerichte zur Lösung von Konflikten herangezogen werden.¹⁰⁰⁸

b. Umsetzungserfahrungen

Die Kommission betont, dass ihre Erfahrungen bezüglich der Durchsetzung von Art. 3 Kfz-GVO sehr begrenzt sind.¹⁰⁰⁹ Insbesondere sei ihr kein einziger Fall bekannt, in dem Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO einem Richter oder Schlichter dabei geholfen habe, ernste Wettbewerbsbeschränkungen aufzudecken.¹⁰¹⁰ Zudem habe die in Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO vorgesehene Strukturkündigung zu Rechtsunsicherheiten geführt, welche der EuGH in drei Vorabentscheidungsverfahren zu beseitigen versucht habe.¹⁰¹¹ Ein vierter Fall des EuGH habe die Auslegung von Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO betroffen.¹⁰¹²

c. Effektivität und Relevanz der maßgeblichen Regelungen

Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO im Hinblick auf eine bessere Marktintegration wirkungslos geblieben ist. Stattdessen habe die Regelung zu einer unerwünschten Händlerkonzentration in bestimmten Gebieten geführt, wodurch die Marktposition der kleinen Händlerbetriebe weiter verschlechtert werde.¹⁰¹³

Auch bezweifelt die Kommission, dass die Laufzeit- und Kündigungsregelungen nach Art. 3 Abs. 4 und 5 Kfz-GVO einen erkennbaren Nutzen gebracht haben.¹⁰¹⁴ Gegenüber einer Vertragswerkstatt sei die disziplinierende Wirkung einer Herstellerkündigung ohnehin gering, da sich die Werkstatt bei Erfüllung der Standards stets neu au-

¹⁰⁰⁸ Kommission, Staff working document No. 4, S. 32.

¹⁰⁰⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 32.

¹⁰¹⁰ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 11.

¹⁰¹¹ Kommission, Staff working document No. 3, S. 9 f.

¹⁰¹² Kommission, Staff working document No. 3, S. 10.

¹⁰¹³ Kommission, Staff working document No. 4, S. 33 f.

¹⁰¹⁴ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 11.

torisieren lassen könne.¹⁰¹⁵ Aber auch einem Vertragshändler gewähre diese Regelung nicht den erhofften Schutz. Denn die in Art. 3 Abs. 5 Kfz-GVO vorgesehene zweijährige Kündigungsfrist sei kaum dazu geeignet, die händlerseitigen Investitionen effektiv zu schützen. Überdies bewertet sie es als unwahrscheinlich, dass ein Kfz-Hersteller in Zeiten eines ausgeprägten Markenwettbewerbs pro-kompetitive Aktivitäten des Vertragshändlers mit einer Vertragskündigung sanktionieren werde.¹⁰¹⁶ Dieser Schritt würde für Kfz-Hersteller zugleich das Risiko beinhalten, auch effiziente Händler aus dem Netz zu verlieren. Vor diesem Hintergrund sei es wahrscheinlicher, dass Kfz-Hersteller in der Festsetzung hoher – bonusrelevanter – Zielvereinbarungen oder in der Durchführung akribischer Revisionen wirksamere Mittel einer beabsichtigten Disziplinierung sehen würden.¹⁰¹⁷ Zudem ergebe sich bereits aus den allgemeinen Prinzipien des Wettbewerbsrechts ein effektiver Schutz vor schwerwiegenden unmittelbaren und mittelbaren Wettbewerbsbeschränkungen im Sinne des Art. 4 Kfz-GVO, ohne dass es insoweit noch auf die zusätzlichen Voraussetzungen des Art. 3 Kfz-GVO ankäme.¹⁰¹⁸

Die Pflicht zur Darlegung der Kündigungsgründe hat sich nach Ansicht der Kommission in der Praxis ebenfalls nicht als hilfreich erwiesen. Zudem könne der Schutzgedanke des Art. 3 Abs. 4 Kfz-GVO in einem quantitativ-selektiven Vertriebssystem ohnehin leicht umgangen werden.¹⁰¹⁹

Die Vorgaben zur außergerichtlichen Streitbeilegung gemäß Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO hätten sich positiv ausgewirkt, da infolge dieser Regelung die Zahl kostspieliger und langwieriger Gerichtsverfahren zurückgegangen sei.¹⁰²⁰ Gleichwohl sei die Festlegung einer effektiven Streitschlichtung weniger dem Wettbewerbsrecht, sondern vielmehr einer effizienten Vertragsausgestaltung zuzuordnen. Auch ohne

¹⁰¹⁵ Kommission, Staff working document No. 4, S. 34.

¹⁰¹⁶ Kommission, Staff working document No. 4, S. 35.

¹⁰¹⁷ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 11.

¹⁰¹⁸ Kommission, Staff working document No. 4, S. 35 f.

¹⁰¹⁹ Kommission, Staff working document No. 4, S. 36.

¹⁰²⁰ Kommission, Staff working document No. 4, S. 36.

Art. 3 Abs. 6 Kfz-GVO könne ein Schlichtungsverfahren für alle Beteiligten Vorteile mit sich bringen, wenn sie sich künftig auf einen "Kodex der guten Praxis" verständigten.¹⁰²¹

Alles in allem gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass vor dem Hintergrund eines verbesserten Interbrand-Wettbewerbs die Beibehaltung spezieller Schutzbestimmungen im Sinne des Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO im Rahmen einer künftigen Verordnung nicht weiter gerechtfertigt erscheint.¹⁰²² Diese Schutznormen hätten offenbar keinen erkennbaren Nutzen gebracht und im Fall des Art. 3 Abs. 3 Kfz-GVO sogar zu unerwünschten Nebeneffekten geführt. Überdies könne man den Schutzinteressen des Handels bereits mit allgemeinen Prinzipien des Wettbewerbsrechts, nationalen Normen oder durch die Verständigung auf einen "Kodex der guten Praxis" gerecht werden.¹⁰²³

Zusammenfassung fünfter Teil:

Die aktuellen Bewertungen der Kommission zur Funktionsweise der sektorspezifischen Normen, die – auch – einen händlerschützenden Charakter aufweisen, fallen weitgehend negativ aus. Dies betrifft die erweiterten Möglichkeiten zum Mehrmarkenvertrieb nach Art. 1 Abs. 1 lit. b und Art. 5 Abs. 1 lit. a Kfz-GVO, die Standortklausel gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. b Kfz-GVO, die Kfz-spezifischen Kernbeschränkungen von Art. 4 Abs. 1 litt. b, f, g und h Kfz-GVO wie auch allgemeinen Voraussetzungen zum vertragsrechtlichen Schutz nach Art. 3 Abs. 3 – 6 Kfz-GVO. Nach Ansicht der Kommission haben diese Regelungen entweder ihre Zielsetzungen nicht erreicht oder sich im Ergebnis als redundant erwiesen.

¹⁰²¹ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 12.

¹⁰²² Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 13 f.; Kommission, Staff working document No. 4, S. 36 f.

¹⁰²³ Kommission, Evaluierungsbericht zur Kfz-GVO, S. 12; Kommission, Staff working document No. 4, S. 36.

Sechster Teil: Schlussbetrachtungen und Ausblick

Der Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge über Vertragshändler blickt in Europa auf eine lange Vergangenheit zurück und nimmt auch heute noch eine dominierende Stellung ein. Aus Sicht der Kraftfahrzeughersteller ist der Verkauf von Automobilen über Netze von Vertragshändlern das Mittel der Wahl, da ihnen diese Vertriebsform eine weitgehende Einflussnahme auf die in die eigenen Absatzorganisationen besonders eng eingebundenen – wirtschaftlich und rechtlich selbständigen – Handelsunternehmen ermöglicht. Zugleich geben finanzielle Gründe den Ausschlag dafür, dass Kfz-Hersteller ihre Fahrzeuge über Vertragshändler absetzen. Die Besonderheiten des Vertriebsgegenstands – Automobil – erfordern möglichst straff durchorganisierte, engmaschige wie auch flächendeckende Vertriebs- und Kundendienstnetze, welche ohne die von der Handelsstufe zu erbringenden Anfangs- und Erhaltungsinvestitionen oftmals nicht realisiert werden könnten.

Kfz-Hersteller arbeiten nicht mit beliebigen Absatzmittlern zusammen, sondern nehmen nur von ihnen ausgewählte Vertragshändler und Werkstätten in ihre Absatz- und Kundendienstorganisation auf. Das Gros der Hersteller selektiert im Rahmen des Neufahrzeugvertriebs ihre Absatzmittler qualitativ und quantitativ. Dieses Vorgehen führt zu einer Beschränkung des Wettbewerbs, denn die selektiven Vertriebssysteme stehen nicht jedem interessierten Handelsbetrieb offen. Überdies enthalten die vertikalen Vereinbarungen des Kraftfahrzeugsektors regelmäßig weitere wettbewerbsbeschränkende Klauseln, durch die zumindest ein Vertragspartner in seiner unternehmerischen Handlungsfreiheit beschnitten wird. Da die in Automobilvertriebsverträgen enthaltenen wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen dazu geeignet sind, sich spürbar auf den Handel zwischen den EU-Mitgliedstaaten auszuwirken, fallen sie unter den Anwendungsbereich des Kartellverbots nach Art. 81 Abs. 1 EG. Aufgrund der Besonderheiten des Kfz-Vertriebs hat die Kommission jedoch die vertikalen Vereinbarungen des Kraftfahrzeugsektors im Hin-

blick auf die Voraussetzungen des Art. 81 Abs. 3 EG als grundsätzlich freistellungsfähig anerkannt und mit der Kfz-GVO die nunmehr dritte Branchenregelung erlassen.

Die vorangegangenen Untersuchungen haben gezeigt, dass mit einer erneuten kartellrechtlichen Sonderbehandlung des Kraftfahrzeugsektors – wie sie schließlich durch die aktuelle Kfz-GVO erfolgt ist – nicht zwingend gerechnet werden konnte. Weder unter der ersten Kfz-GVO 123/85 noch unter der im Jahr 1995 erlassenen Kfz-GVO 1475/95 hatte sich die Wettbewerbssituation im Automobilbereich entsprechend den Erwartungen der Kommission fortentwickelt. Zudem waren auch Vertragshändler und Verbraucher seit langem mit der Praxis des Automobilvertriebs unzufrieden.

Die vor Erlass der Kfz-GVO vorherrschende Vertriebspraxis führte zu starren Marktstrukturen. Alle Kfz-Hersteller vertrieben neue Fahrzeuge auf dieselbe Art und Weise, nämlich über Vertriebssysteme, die einen gebietsexklusiven Vertrieb mit einem selektiven Vertrieb kombinierten. Überdies durften Kfz-Hersteller nur Händler in ihr Vertriebsnetz aufnehmen, die neben ihrer Absatztätigkeit auch Kundendienstleistungen erbrachten. In der Homogenität der in der Branche vorhandenen Vertriebssysteme sah die Kommission die Gefahr einer erheblichen Verringerung des Interbrand- wie auch Intra-brand-Wettbewerbs. Auch zeigte sie sich über die Entwicklung des Binnenmarktes enttäuscht. In mehreren formellen Verfahren gegen Automobilhersteller hatte sich die Kommission mit Behinderungen des Parallelhandels zu befassen. Daneben erhielt sie zahlreiche Verbraucherbeschwerden, die – motiviert durch die hohen Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten – Neufahrzeuge an anderen Orten innerhalb des Gemeinsamen Marktes erwerben wollten, dabei jedoch auf Komplikationen stießen.

Weitere Wettbewerbsprobleme resultierten aus der oligopolistischen Marktstruktur des Automobilsektors, die im Übrigen bis in die Gegenwart fortbesteht. Wenige große Kraftfahrzeughersteller stehen einer

Vielzahl von vornehmlich kleinen und mittelständischen Handelsbetrieben gegenüber. Die Aufnahme aber auch der dauerhafte Verbleib innerhalb einer Vertriebsorganisation ist für einen Vertragshändler mit hohen, nur langfristig zu amortisierenden Investitionen verbunden. Hierdurch begibt sich der Vertragshändler in eine wirtschaftliche Abhängigkeit zu seinem Kfz-Lieferanten. Er ist in besonderem Maße auf den Fortbestand der Kooperationsbeziehung angewiesen und wird diese nicht durch eigenständige – den Vertriebsinteressen seines Lieferanten zuwiderlaufende – Wettbewerbsaktivitäten gefährden wollen. In vielen Fällen wird er daher die ihm eröffneten Wettbewerbsmöglichkeiten selbst dann nicht nutzen, wenn dies mit sofortigen finanziellen Vorteilen verbunden wäre.

Die Kommission kam im Jahr 2002 zu dem Ergebnis, dass die allgemeine Vertikal-GVO 2790/99 für diese sektorspezifischen Wettbewerbsprobleme keine geeigneten Lösungsansätze bot und daher mit der Kfz-GVO engere Freistellungsgrenzen für den Kfz-Vertrieb und Kundendienst festgelegt werden mussten. Obwohl der Kfz-GVO – in Anlehnung an die allgemeinen Grundsätze der Vertikal-GVO 2790/99 – erstmalig auch eine wirtschaftliche Analyse der vertikalen Wettbewerbsbeschränkungen zu Grunde liegt (so genannter "more economic approach"), stellt sie zugleich auf den Inhalt der vertikalen Vereinbarung ab und ist dabei deutlich regulativer als andere moderne Gruppenfreistellungsverordnungen. Diese außergewöhnliche Regelungsdichte und -tiefe spiegelt sich in den Art. 3-5 Kfz-GVO wider. Mit einer detaillierten Positivliste zusätzlich einzuhaltender Vertragsbedingungen (Art. 3 Kfz-GVO) und sehr umfangreichen Katalogen von schwarzen und grauen Klauseln (Art. 4 und 5 Kfz-GVO) berücksichtigt die Kommission spezifische Aspekte des Kraftfahrzeugsektors. Die hierfür maßgeblichen Hauptanliegen bilden die Stärkung des markeninternen Wettbewerbs, die Verbesserung der Marktintegration aber auch die weitere Stärkung der Unabhängigkeit der Vertragshändler von ihren Kfz-Lieferanten.

Das Bestreben der Kommission, den nachgelagerten Vertragshandel gegenüber der Organisationshoheit und dem kontrollierenden Einfluss der Kfz-Hersteller zu schützen, manifestiert sich in einem komplexen Regelungskonzept der Kfz-GVO.

Zum einen erweitert sie mit einem Bündel von Neuregelungen den Freiraum des Handels für pro-kompetitive – auch grenzüberschreitende – Vertriebsaktivitäten. Die Möglichkeiten der Hersteller, ihren Händlern Verpflichtungen aufzuerlegen, die für den Vertrieb und Kundendienst neuer Automobile nicht unabdingbar sind, werden erheblich beschnitten, so dass die Händler ihre Geschäfte zu einem großen Teil nach eigenen Vorstellungen führen können. Zentrale Gesichtspunkte dieses Regelungsansatzes sind insbesondere das Verbot zur Fortführung eines gemischt exklusiven/selektiven Kraftfahrzeugvertriebs, die Reorganisation zwischen Vertrieb und Kundendienst, die weitgehende Freigabe des Mehrmarkenvertriebs aber auch eine Begrenzung der bislang in Vertriebsvereinbarungen aufgenommenen Standortklauseln. Hieraus resultierend wird die Handelstätigkeit des Absatzmittlers im Interesse des europäischen Verbrauchers spürbar liberalisiert. Nunmehr ist es Händlern in selektiven Vertriebssystemen möglich, aktiv an alle Endverbraucher zu verkaufen, die in einem Gebiet der EU ansässig sind, in dem selektiver Vertrieb angewandt wird. Auch können selektive Vertragshändler neben ihren Hauptstandorten zusätzliche Verkaufs- und Auslieferungsstellen eröffnen. Die Option zur Subdelegation des Kundendienstes eröffnet Vertragshändlern die Möglichkeit, sich auf bevorzugte Geschäftsbereiche zu spezialisieren wie auch ihre Investitionen gezielter einzusetzen. Ebenso stärkt der wesentlich vereinfachte Mehrmarkenvertrieb die geschäftliche Unabhängigkeit des Absatzmittlers.

Zum anderen führt die Kommission, die aufgrund ihrer im Kraftfahrzeugbereich gewonnenen Erfahrungen mit Abwehrstrategien der Kfz-Lieferanten rechnet, in Art. 3 Abs. 3-6 Kfz-GVO vertragliche Mindestanforderungen ein, die die Vertragshändler dazu ermutigen sollen, die durch die Kfz-GVO neu eröffneten Wettbewerbsmöglichkeiten tat-

sächlich auch zu nutzen. Dieser Ratio unterliegen die gegenüber der Vorgängerverordnung nochmals verschärften Kündigungsschutzregelungen und das nunmehr auf alle Meinungsverschiedenheiten über die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ausgeweitete Streitbeilegungsverfahren. Eine wesentliche Neuerung enthält darüber hinaus auch die erstmals in der Kfz-GVO normierte Freistellungsbedingung, nach der Vertragshändlern und autorisierten Werkstätten die Möglichkeit einzuräumen ist, ihr Unternehmen mit allen zugehörigen Rechten und Pflichten an ein anderes Mitglied desselben Vertriebsnetzes zu übertragen.

Die Kommission sah sich seit jeher der Kritik ausgesetzt, sie habe im Hinblick auf von ihr erlassene Händlerschutznormen nicht primär Zwecke des Wettbewerbsschutzes, sondern vielmehr einen angemessenen Ausgleich der Parteiinteressen verfolgt. Der bereits seit der Kfz-GVO 123/85 geführte Streit hinsichtlich der Kompetenz der Kommission zum Erlass von Händlerschutzregelungen hat sich unter der Kfz-GVO – vornehmlich im Hinblick auf die in Art. 3 Abs. 3-6 enthaltenen vertragsrechtlichen Mindeststandards – nochmals verschärft. Die durchgeführten Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass dieser Vorwurf nicht stichhaltig ist. Sämtliche Schutznormen der Kfz-GVO werden von der ermächtigenden VO 19/65 gedeckt und lassen sich unter Beachtung des der Kommission zustehenden Beurteilungsspielraums mit den primärrechtlichen Voraussetzungen von Art. 81 Abs. 3 und Art. 83 EG vereinbaren. Insbesondere weisen alle Regelungen den erforderlichen Wettbewerbsbezug auf.

Die Händlerschutzbestimmungen heutiger Prägung sind das Ergebnis eines jahrzehntelangen Entwicklungsprozesses. Die Kommission hat ihre in dieser Zeit gesammelten weitreichenden Erfahrungen im Zusammenhang mit den Vertriebssystemen und den daraus resultierenden Wettbewerbsproblemen des Kraftfahrzeugsektors in diese Regelungen einfließen lassen. Betrachtet man die Händlerschutznormen im Detail, so stellt man fest, dass sie Ausdruck eines von der Kommission angestrebten Interessenausgleichs der am Kraftfahr-

zeugvertrieb beteiligten Gruppen sind. Gleichwohl dokumentiert die fortlaufende Verschärfung dieser Schutznormen, dass die Verordnungsgeberin im Verlauf der bisherigen Kfz-Gruppenfreistellungsverordnungen den Belangen der Handelsstufe zunehmend stärkeres Gewicht verliehen hat. Dies verdeutlichen insbesondere die sukzessive Vereinfachung des Mehrmarkenvertriebs sowie der stetige Ausbau des Vertragsschutzes. Die aktuellen Händlerschutzbestimmungen markieren den bisherigen Höhepunkt dieser Entwicklung. Wie keine Freistellungsverordnung vor ihr stellt die Kfz-GVO dem Vertragshandel Gestaltungsfreiräume für eine eigenverantwortliche Vertriebstätigkeit und neue Geschäftsmodelle zur Verfügung und flankiert die neu gewonnenen Freiheiten zugleich durch einen konsequenten Umgehungsschutz.

Der im Mai 2008 von der Kommission veröffentlichte Evaluierungsbericht zeigt jedoch einen möglichen Politikwechsel im Zusammenhang mit der kartellrechtlichen Behandlung der Kfz-Vertriebssysteme ab Juni 2010 auf. Die Kommission macht hierin deutlich, dass in einem künftigen kartellrechtlichen Regelwerk der Verzicht auf sektorspezifische Bestimmungen – zu denen etliche der im Rahmen dieser Untersuchung gewürdigten Händlerschutznormen zählen – vorstellbar ist. Aus ihrer Sicht könnte eine flexiblere, stärker an den allgemeinen Grundsätzen für vertikale Beschränkungen orientierte Neuregelung einen gleichwertigen Wettbewerbsschutz gewährleisten. Sollte der Automobilsektor zukünftig in einer branchenübergreifenden Vertikal-GVO aufgefangen werden, würde die Kommission mit diesem Schritt eine weitere Hinwendung zum "more economic approach" vollziehen.

Die Kommission stützt ihre vorläufige Position auf die Untersuchungsergebnisse zur Funktionsweise der Kfz-GVO aber auch auf die sich seit dem Jahr 2000 vollziehenden Marktentwicklungen. Danach habe sich die Wettbewerbssituation in der Branche seit der letztmaligen Evaluierung spürbar verbessert. Diese Entwicklung sei allerdings hauptsächlich auf externe Faktoren und weniger auf die sektorspezifischen Bestimmungen der Kfz-GVO zurückzuführen. Die

Kommission hebt besonders hervor, dass seit Inkrafttreten der Kfz-GVO der Interbrand-Wettbewerb wieder zugenommen habe, so dass der Intra-brand-Wettbewerb – dieser sollte durch einen unabhängigeren Vertragshandel gestärkt werden – zukünftig eine weniger wichtige Rolle spielen werde. Vor diesem Hintergrund sei die Aufrechterhaltung der sektorspezifischen Händlerschutznormen nicht weiter zu rechtfertigen. Dies auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Vertragshändler die ihnen eröffneten Wettbewerbsmöglichkeiten nicht hinreichend genutzt hätten. Nach Einschätzung der Kommission waren die besser in das Zivilrecht zu verortenden Vertragsschutzregelungen insgesamt von geringer praktischer Relevanz.

Der Bewertungsbericht der Kommission fordert, insbesondere im Kontext aktueller wirtschaftlicher Ereignisse, zu den nachfolgenden Anmerkungen auf.

Die nur wenige Monate nach Veröffentlichung des Evaluierungsberichts zur Kfz-GVO eingetretene Automobilkrise, deren Dynamik und Ausmaß nicht vorauszusehen war, lassen die innerhalb des Bewertungsberichts noch prognostizierten Marktentwicklungen nunmehr in einem anderen Licht erscheinen. Die Beispiellosigkeit dieser Krise spiegelt sich in ihrer weltweiten Ausdehnung aber auch dem Umstand wider, dass Kfz-Hersteller, Zulieferbetriebe und Vertragshandel gleichermaßen existenziell betroffen sind.¹⁰²⁴ Die europäische Automobilbranche steht vor einer Umbruchphase, in der sich weitere Allianzen von Kfz-Herstellern abzeichnen.¹⁰²⁵ Daneben steht zu befürchten, dass sich die angespannte Lage des ohnehin finanziell geschwächten Automobilhandels infolge des Absatzeinbruchs nochmals deutlich verschärft.¹⁰²⁶

¹⁰²⁴ Hawranek, *Der Spiegel*, 48/2008, S. 66 ff.

¹⁰²⁵ Hawranek, *Der Spiegel*, 48/2008, S. 66 ff.; Straub, *Frankfurter Rundschau* vom 21.01.2009, S. 16 f.

¹⁰²⁶ Brückner, *Frankfurter Rundschau* vom 24.06.2008, S. 13; Schulte/Weeke, *Westfälische Allgemeine Zeitung* vom 12.12.2008, S. 1.

Vor dem Hintergrund dieser aktuellen Entwicklungen sollte die zukünftige Relevanz des Intra-brand-Wettbewerbs für das Funktionieren der Kfz-Vertriebsmärkte einschließlich der Reparatur- und Wartungsmärkte einer Neubewertung unterzogen werden. Dies gilt umso mehr, als ein durch den Wegfall von sektorspezifischen Regelungen in rechtlicher Hinsicht geschwächter Vertragshandel künftig nicht mehr dazu in der Lage sein wird, die bisherigen Intra-brand-Wettbewerbsaktivitäten im Interesse der Verbraucher fortzuführen. Dies gilt beispielsweise für den sich gerade entwickelnden Mehrmarkenvertrieb, der nach den allgemeinen Regelungen der Vertikal-GVO 2790/99 einen deutlichen – den Interessen der Verbraucher zuwiderlaufenden – Einbruch erleben würde.¹⁰²⁷ Denn nach Art. 5 lit. a in Verbindung mit Art. 1 lit. b Vertikal-GVO 2790/99 könnte ein Wettbewerbsverbot für eine Dauer von fünf Jahren vertraglich vereinbart werden.

Aufgrund des auch weiterhin bestehenden Kräfteungleichgewichts zwischen Kraftfahrzeugherstellern auf der einen Seite sowie Vertragshändlern und zugelassenen Werkstätten auf der anderen Seite muss damit gerechnet werden, dass mit dem Wegfall von sektorspezifischen Schutznormen der bisherige Entwicklungsprozess hin zu innovativen und flexibleren Vertriebsformaten einen Rückschlag erleiden wird. Unter Geltung eines allgemeinen Regelwerks werden Kfz-Hersteller ihre Verhandlungsmacht ohne Zweifel dazu einsetzen, den Vertrieb und Kundendienst für ihre Produkte weitgehend nach ihren Vorstellungen zu organisieren. Dies gilt umso mehr, als der Abbau von sektorspezifischen Schutznormen ihre Freiheit bei der Ausgestaltung der Vertriebssysteme deutlich vergrößern wird.¹⁰²⁸

Die vorangegangenen Untersuchungen haben gezeigt, dass die Kfz-GVO mit Hilfe ihrer branchenbezogenen Schutznormen die Schwächen ihrer Vorgängerin gezielt zu bewältigen sucht und mit diesen

¹⁰²⁷ Ebenso: ZDK, Stellungnahme vom 12.08.2008 zum GVO-Evaluierungsbericht, S. 10 f.; Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Stellungnahme vom 27.08.2008 zum GVO-Evaluierungsbericht, S. 2.

¹⁰²⁸ Hierauf verweist auch Ensthaler, WuW 2008, S. 759.

Regelungen durchaus geeignete Mittel zur Steigerung des Wettbewerbs und zur Erreichung des Binnenmarktziels im Automobilsektor bereithält. Als langjähriger "Branchenkenner" hat die Kommission bislang in der Erkenntnis gehandelt, dass angesichts der Marktmacht der Kfz-Lieferanten der Vertragshandel die gewünschten Wettbewerbsimpulse nur dann effektiv setzen kann, wenn dessen Position kartellrechtlich begleitet wird. Dieser Grundsatz ist von fortwährender Aktualität. Es sind gerade die in die Kritik geratenen sektorspezifischen Schutznormen, die angesichts ihrer besonderen Regelungstiefe dem Vertragshandel die notwendige Klarheit darüber verschaffen, ob die ihnen auferlegten Pflichten respektive die sonstigen seitens des Lieferanten ergriffenen Maßnahmen kartellrechtlich zulässig sind oder nicht. Als Bestandteil einer – konstitutiv wirkenden – Gruppenfreistellungsverordnung tragen diese Schutznormen zu einer verbindlichen Konkretisierung der Kriterien des Art. 81 Abs. 3 EG bei und dienen damit der Rechtssicherheit. Diesen positiven Effekt würde die Kommission im Rahmen des von ihr angestrebten Bürokratieabbaus opfern. Insbesondere kann im Rahmen eines künftigen Regelwerkes nicht auf die Aufnahme von Mindeststandards für den vertraglichen Schutz verzichtet werden. Diese dem Wettbewerbsschutz dienenden Freistellungsregelungen haben dem Vertragshandel bislang eine relativ justiziable Handhabe gegeben, um sich gegenüber den Kfz-Herstellern behaupten zu können.¹⁰²⁹

Schließlich erweist sich auch die von der Kommission gezogene Bilanz, nach der die sektorspezifischen Händleroptionen zum Mehrmarkenvertrieb, der Niederlassungsfreiheit, der Unternehmensübertragung wie auch der untervertraglichen Vergabe des Kundendienstes mangels hinreichender Umsetzung ohne erkennbaren Nutzen gewesen seien, zum gegenwärtigen Zeitpunkt als verfrüht. Gerade in einer klein- und mittelständisch geprägten Struktur, wie sie bei Vertragshändlern und Werkstätten anzutreffen ist, benötigen neue und innovative Formate mehr Zeit für ihren Aufbau und ihre Etablierung

¹⁰²⁹ Siehe auch Mussler, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.08.2008, S. 16.

am Markt.¹⁰³⁰ Diese Auffassung wurde auch vom damaligen Wettbewerbskommissar Monti vertreten, der noch im Rahmen seiner Rede im Februar 2003 darauf hinwies:¹⁰³¹

"However, while the new block exemption will undoubtedly lead to widespread change, not all of this is going to happen overnight. Although the shackles of the old regulation have been taken off, the sector needs a while to loosen up its muscles before it sets about changing things. And in any event, when it happens, the change will not occur all in one go."

Ob die Kfz-GVO die Chance einer – befristeten – Verlängerung bekommt, wird das Jahr 2010 zeigen.

¹⁰³⁰ So auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Stellungnahme vom 27.08.2008 zum GVO-Evaluierungsbericht, S. 2.

¹⁰³¹ Monti, The new legal framework for car distribution, Brüssel, Speech/03/59 vom 06.02.2003.