



Länderbericht 2016

Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	III
Materialienverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
I. Grundlagen.....	1
(1) <i>Auftrag und Methodik.....</i>	<i>1</i>
(2) <i>Ausgangslage.....</i>	<i>1</i>
a. <i>Rechtliche Rahmenbedingungen in Europa.....</i>	<i>2</i>
b. <i>Rechtliche Rahmenbedingungen in der Schweiz.....</i>	<i>3</i>
(3) <i>Wissenschaftlicher und faktischer Kontext.....</i>	<i>4</i>
II. Rückblick.....	5
(1) <i>Übersicht.....</i>	<i>5</i>
(2) <i>Länder mit Reaktion auf die neue EU-Regelung.....</i>	<i>5</i>
a. <i>Im Ergebnis abweichende nationale Regelung.....</i>	<i>5</i>
b. <i>Im Ergebnis keine abweichende nationale Regelung.....</i>	<i>9</i>
(3) <i>Länder mit Reaktion auf die EU-Regelung in der Vergangenheit.....</i>	<i>12</i>
(4) <i>Länder ohne Reaktion auf die neue EU-Regelung.....</i>	<i>13</i>
(5) <i>Reaktionen und Bedürfnisse von Verbänden.....</i>	<i>14</i>
(6) <i>Zusammenfassung und Fazit des Rückblicks.....</i>	<i>15</i>
III. Grundlagen der Erhebung 2016.....	17
(1) <i>Fragen an Behörden.....</i>	<i>17</i>
(2) <i>Fragen an Verbände.....</i>	<i>19</i>
IV. Resultate der Behördenbefragung.....	20
(1) <i>Abweichende Regelungen.....</i>	<i>20</i>
a. <i>Frankreich.....</i>	<i>20</i>
b. <i>Luxemburg.....</i>	<i>21</i>
c. <i>Griechenland.....</i>	<i>21</i>
d. <i>Österreich.....</i>	<i>22</i>
(2) <i>Bedarf.....</i>	<i>23</i>

a. Bulgarien.....	23
b. Tschechien.....	24
c. Rumänien	24
d. Spanien.....	25
(3) <i>Keine Reaktion auf die EU-Regelung</i>	26
a. Deutschland.....	26
b. Lettland	27
c. Polen.....	28
d. Zypern.....	28
e. Schweden	29
f. Slowenien	29
g. Estland.....	29
h. Portugal	30
i. Dänemark	31
j. Slowakei	31
k. Belgien.....	31
l. Niederlande.....	31
m. Kroatien	31
n. Litauen	32
o. Italien	32
p. Irland.....	32
q. Grossbritannien.....	33
V. Resultate der Verbände-Befragung.....	33
(1) <i>Verbände „Pro EU-Regulierung“</i>	33
a. ACEA	33
b. VDA	34
(2) <i>Verbände „Contra EU-Regulierung“</i>	35
a. ZDK (Deutschland)	35
b. ZDS (Polen)	37
c. CECRA (EU).....	38

d. ADAL (Luxemburg)	40
e. Dansk Bilbrancherad (Dänemark).....	40
f. VÖK (Österreich)	41
g. AKL (Finnland).....	43
h. DAF.....	44
i. Faconauto	44
(3) <i>Neutral oder keine Aktivitäten</i>	45
a. Motoryzacyjnego (Polen)	45
b. Federauto	45
VI. Schlussfolgerungen	46
(1) <i>Behörden</i>	46
(2) <i>Verbände</i>	49
(3) <i>Gesamtbild</i>	51
Anhang I: Fragebogen für Wettbewerbsbehörden	52
<i>Deutsche Version</i>	52
<i>Englische Version</i>	58
<i>Französische Version</i>	63
<i>Italienische Version</i>	68
Anhang II: Fragebogen an Verbände	73
<i>Deutsche Version</i>	73
<i>Französische Version</i>	78
<i>Italienische Version</i>	83
<i>Englische Version</i>	88

Materialienverzeichnis

Amtsblatt des Grossherzogtums Luxemburg A – N°143 vom 1. August 2014, S. 2291.

Appel der luxemburgischen Abgeordnetenkommission zum Verzicht der Abstimmung des Staatsrats («Dispense PL N° 6592»).

Fallbericht (No. CE/9161-09) der britischen Competition and Markets Authority vom 27. Juni 2014 zum Verstoss gegen das nationale Wettbewerbsrecht vom Hersteller Mercedes-Benz und dessen Händler.

Fallbericht des deutschen Bundeskartellamts zu B9-28/15; B9-28/15-1 (Ford), B9-28/15-2 (PSA), B9-28/15-3 (Opel) wegen möglicher Wettbewerbsbeschränkungen in Händlervorgaben zur Zusammenarbeit vom 15. Dezember 2015.

Fragebogen der Wettbewerbsbehörden für Länderbericht bzw. Gutachten 2016

Gesetzesvorschlag N° 1071 des französischen Abgeordnete Thierry Lazaro («N° 1071 - Proposition de loi - instituer un statut de distribuer automobile»), <http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion1071.asp>, besucht am 17. Mai 2016.

Internetartikel zum unveröffentlichten Bericht der spanischen Wettbewerbsbehörde auf dem Portal Expansión hinsichtlich des Code of Good Practice, <http://www.expansion.com/agencia/efe/2016/03/01/21711182.html>, besucht am 25. Mai 2016.

Länderbericht 2014 – Update der bisherigen Länderberichte im Auftrag des AGVS, Gutachten der ZHAW zur europäischen Automobilbranche.

Stimmzettel («Bulletin de Vote») des luxemburgischen Parlaments zum Gesetzentwurf N° 6592 – Abstimmung «PL 6592 Secteur automobile»).

Verfahrensablauf des französischen Gesetzesvorschlag N° 1071 zur Regelung der heimischen Automobilindustrie («Instituer un statut de distributeur automobile»), http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/statut_distributeur_automobile.asp, besucht am 17. Mai 2016.

Verfahrensablauf des luxemburgischen Gesetzesentwurfs N° 6592 zu den spezifischen Regelungen für vertikale Vertriebsvereinbarungen innerhalb der nationalen Automobilbranche («N° 6592 - Projet de loi relatif aux règles spécifiques s'appliquant aux accords verticaux de distribution dans le secteur automobile»), <http://www.chd.lu/wps/portal/public/RoleEtendu?action=doDocpaDetails&id=6592>, besucht am 17. Mai 2016.

Abkürzungsverzeichnis

AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
Art.	Artikel
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, spanische Wettbewerbsbehörde
EG-GVO 1400/2002	Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Art. 81 Absatz des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor
EU-VO 330/2010	Verordnung (EU) Nr. 330/2010 der Kommission vom 20. April 2010 über die Anwendung von Art. 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen
GVO	Gruppenverordnung
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz-Bekanntmachung	Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel
EU-GVO 461/2010	Verordnung Nr. 461/2010 der Kommission vom 27. Mai 2010 über die Anwendung von Art. 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor
KG	Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG) vom 6. Oktober 1995, SR 251.
KraSchG	Österreichisches Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetz.
sog.	so genannt
UGB	österreichisches Unternehmensgesetzbuchs
VO	Verordnung
WEKO	Schweizerische Wettbewerbskommission

ZHAW

Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

I. Grundlagen

(1) Auftrag und Methodik

1. Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) beauftragte die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) mit einem jährlichen Update des Länderberichts. Der Länderbericht untersucht und stellt die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Automobilbranche in Europa dar.
2. Vor dem Hintergrund des Entscheids der Wettbewerbskommission (WEKO), die Kfz-Bekanntmachung vorerst (in leicht abgeänderter Form) fortzuführen und regelmässig zu überprüfen, soll der Status quo in den EU-Mitgliedstaaten hinsichtlich der Regelungen im Kfz-Bereich erhoben werden. Von Interesse sind dabei die Erfahrungen, das positive Recht und die Zufriedenheit der EU-Mitgliedstaaten. Insofern wird ein „Stimmungsbarometer“ ermittelt, welches auch die Grundlage für die abschliessenden Schlussfolgerungen bildet.
3. Der Aufbau des Länderberichtes 2016 beginnt mit den Grundlagen, welche u.a. auch die rechtliche Ausgangslage in der EU und der Schweiz umfassen. Im nächsten Schritt werden die Ergebnisse und Resultate der letzten Länderberichte zusammengefasst sowie weitergehende Veränderungen dokumentiert. Vor diesem Hintergrund wird schliesslich der anhand von Umfragen mittels Fragebogen ermittelte „Status quo“ der Zufriedenheit der EU-Staaten und den wichtigsten Verbänden der europäischen Automobilbranche mit der neuen gesetzlichen EU-Regelung dargestellt. Zum Abschluss sollen soweit möglich die wichtigsten Schlussfolgerungen gezogen werden.

(2) Ausgangslage

4. **Definition.** Eine Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) ist eine Verordnung i.S. von Art. 288 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Bestandteil des – sekundären – europäischen Gemeinschaftsrechts.
 - Durch eine GVO werden bestimmte Gruppen von wettbewerbsbeschränkenden i) Vereinbarungen zwischen Unternehmen, ii) Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen oder iii) abgestimmten Verhaltensweisen von Unternehmen und/oder Unternehmensvereinigungen unter bestimmten, in der Verordnung weiter ausgeführten Voraussetzungen vom grundsätzlichen Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen und Verhaltensweisen (Kartellverbot) aus Artikel 101 AEUV (ehemals Art. 81 EG-Vertrag) ausgenommen.

- Die GVO konkretisiert dabei für die betroffene Gruppe verbindlich die in Art. 101 Absatz 3 AEUV enthaltenen, sehr allgemein gehaltenen Voraussetzungen, unter denen eine wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung oder Verhaltensweise vom Kartellverbot ausgenommen ist.
5. **Wirkung.** Gemäss Art. 288 Abs. 2 AEUV sind Verordnungen Rechtsakte, welche allgemeine Geltung haben, verbindlich sind und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelten.
- Sie müssen von den EU-Mitgliedstaaten nicht in nationales Recht umgesetzt werden („Durchgriffswirkung“). Modifikationen der vorgegebenen Regelungen durch die einzelnen Mitgliedstaaten sind grundsätzlich nicht möglich („Umsetzungsverbot“).
 - Allerdings können auch die Verordnungen einzelne Artikel enthalten, die ausdrücklich Anpassungen an nationales Recht vorschreiben oder gestatten.

a. Rechtliche Rahmenbedingungen in Europa

6. **Kfz-GVO 2002.** Vom 1. Oktober 2002 bis 31. Mai 2010 war 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 in Kraft.
- Ziel war es, den Wettbewerb zu stärken, durch die Eröffnung von Möglichkeiten für den vermehrten Einsatz neuer Vertriebsmethoden – wie z.B. den Verkauf über das Internet und den Mehrmarkenvertrieb – sowie die Intensivierung des Wettbewerbs zwischen den Händlern, eine Erleichterung für den grenzüberschreitenden Erwerb von neuen Kraftfahrzeugen und einen verstärkten Preiswettbewerb zu fördern.¹ So sollten spürbare Vorteile für die europäischen Verbraucher geschaffen werden.
 - Für Konsumenten brachte die Verordnung mehr Wahlmöglichkeiten sowohl bei der Nachfrage nach Reparatur- und Wartungsarbeiten als auch hinsichtlich der verwendbaren Ersatzteile.
7. **Neu: Vertikal-GVO und Kfz-GVO 2010.** Die Verordnung lief per Mai 2010 aus. Die neue gesetzliche EU-Regelung im Automobilsektor ergibt sich aus der EU-VO

¹ Vgl. Leitfaden der Europäische Kommission (Generaldirektion Wettbewerb) zur Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002.

330/2010 (Vertikal-GVO der EU), der EU-GVO 461/2010 und den entsprechenden Richtlinien.

- Nach einer Übergangsfrist von drei Jahren, gibt es seit dem 1. Juni 2013 im EU-Raum deshalb keine branchenspezifische Kfz-GVO mehr.
- Die neuen Regelungen wirken sich sowohl im Bereich des Ersatzteilevertriebes und Werkstattverträgen, wie auch im Kfz-Neuwagenvertrieb aus. Sie erweitern den Handlungsspielraum der Hersteller mit einem Marktanteil von unter 30%, vor allem im Hinblick auf exklusive Verträge und das Verbot zusätzlicher Auslieferungsstellen. Wichtige Bestimmungen zum Schutz der Händler fallen unter dem neuen Regime weg (z.B. Bestimmungen bzgl. des Mehrmarkenvertriebs, der Kündigungsbedingungen, des Investitionsschutzes etc.).
- Die EU trennt mit der neuen Regelung die Bestimmungen für den Primärmarkt von denjenigen für den Sekundärmarkt. Während der Verkauf von neuen Kraftfahrzeugen in der Vertikal-GVO der EU (EU-VO 330/2010) geregelt ist, gilt für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen sowie für den Vertrieb von Ersatzteilen die europäische Kfz-GVO von 2010.
- Im Jahre 2022 wird die EU entscheiden müssen, ob sich die neue EU-Regelung bewährt hat oder die alte Variante wiederaufgenommen wird.

8. **Code of Conduct.** Die European Automobile Manufacturers Association (ACEA) erklärten sich in einem Code of good practice (auch Code of Conduct genannt) bereit, einige der Regelungen auch weiterhin zu befolgen. Namentlich verpflichtete sich der ACEA darin zu einer minimalen Kündigungsfrist von zwei Jahren und zur Möglichkeit der Schiedsgerichtsbarkeit. Ein Code of Conduct ist jedoch eine nicht verbindliche Selbstverpflichtung. Sie kann also vor Gericht nicht durchgesetzt werden. Ausserdem enthält der Code of Conduct wichtige Bestimmungen (z.B. Mehrmarkenvertrieb) nicht.

b. Rechtliche Rahmenbedingungen in der Schweiz

9. **Kfz-Bekanntmachung.** Die wesentlichen Bestimmungen zum Kfz-Markt in der Schweiz waren seit 2002 in der Kfz-Bekanntmachung 2002 geregelt.
- Die WEKO kann gemäss Art. 6 KG (Kartellgesetz; SR 251) in allgemeinen Bekanntmachungen die Voraussetzungen umschreiben, unter denen einzelne Arten von Wettbewerbsabreden aus Gründen der wirtschaftlichen Effizienz i. S. von Art. 5 Abs. 2 KG in der Regel als gerechtfertigt gelten. Sie kann analog auch andere Grundsätze der

Rechtsanwendung in allgemeinen Bekanntmachungen veröffentlichen, sofern ein Bedürfnis nach mehr Rechtssicherheit besteht.

- Die Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel stellt eine Bekanntmachung i.S. von Art. 6 KG dar. Diese wurde im Oktober 2002 von der WEKO erstmals beschlossen und galt seit dem 1. November 2002. Mit Beschluss vom 29. Juni 2015 entschied sich die WEKO per 1. Januar 2016 die alte Kfz-Bekanntmachung mit einigen Änderungen vorerst weiterzuführen (neue Kfz-Bekanntmachung 2016).
- Da sich die Kfz-Bekanntmachung von 2002 auf die europäische EG-GVO 1400/2002 bezog, waren die beiden Verordnungen inhaltlich vergleichbar. Durch die direkte Bezugnahme auf die EU-Regelung wollte man einer möglichen Abschottung des Schweizer Automobilmarktes entgegenwirken.
- Die neue Kfz-Bekanntmachung basiert ihrerseits auf ihrer Vorgängerin. Die aktuelle Revision der Kfz-Bekanntmachung trägt der Fallpraxis der Wettbewerbsbehörden, den neuen Markt- und Technikentwicklungen sowie den Anpassungen im europäischen und schweizerischen Kartellrecht Rechnung, insbesondere orientiert sie sich im Sekundärmarkt an der Kfz-GVO 2010 der EU. Sie berücksichtigt die in der Schweiz herrschenden rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen.²
- Subsidiär zur Kfz-Bekanntmachung gilt in der Schweiz die Vertikal-Bekanntmachung von 2010.

(3) Wissenschaftlicher und faktischer Kontext

10. Die ZHAW hat bisher vier Länderberichte (2011, 2012, 2013 und 2014) erstellt. Die Ergebnisse werden im Rückblick (II.) dargestellt.
11. Die EU-Kommission beobachtet den Kfz-Sektor nach eigenen Aussagen sorgfältig. Generell hat die Kommission den Eindruck, dass die neue Regulierung gut angenommen wurde. Abgesehen von den beiden legislatorischen Initiativen in Österreich und Luxemburg hat die Kommission keine Kenntnis von konkreten Reaktionen der Mitgliedstaaten auf die neue EU-VO 330/2010. In den genannten Staaten wird ein höheres Schutzniveau von Händlern mittels zivilrechtlicher Bestimmungen für den Kfz-Bereich angestrebt.

² Kfz-Bek Rz. V.

II.

III. Rückblick

(1) Übersicht

12. Das Rechercheergebnis hinsichtlich der *Wettbewerbsbehörden* der EU-Mitgliedsstaaten kann man in drei Hauptkategorien unterteilen: **1)** EU-Mitgliedsstaaten, welche ihre nationale Gesetzgebung der europäischen Regelung **angepasst** haben, **2)** EU-Mitgliedsstaaten, welche bereits vor der neuen Verordnung eine **abweichende nationale Regelung** angestrebt oder eingeführt haben und **3)** EU-Mitgliedsstaaten, welche bisher **keine legislatorischen Schritte** hinsichtlich der neuen EU-Regelung unternommen haben. 2014 wurden zudem auch **Verbände** befragt (**4**). Der Rückblick wird mit einer **Zusammenfassung** (**5**) abgeschlossen.

(2) Länder mit Reaktion auf die neue EU-Regelung

13. Die erste Kategorie lässt sich weiter in zwei Unterkategorien einteilen: a) Länder, welche auf die neue EU-Regelung mit einer individuellen Regelung reagiert haben, d.h. dass eine abweichende nationale Regelung entstanden ist, b) Länder, welche zwar ebenfalls auf die regulatorischen Änderungen reagiert haben, allerdings indem sie die neue EU-Regelung übernommen haben.

a. Im Ergebnis abweichende nationale Regelung

14. **Frankreich.** Bis 2014 bestanden in Frankreich punktuell abweichende Regelungen.
- Art. L.442-6 des Code de Commerce bestimmt, dass eine angemessene Kündigungsfrist eingehalten werden muss. Es handelt sich dabei aber um eine Bestimmung des allgemeinen Zivilrechts und nicht um eine für den Kfz-Bereich spezifische Norm. Ansonsten seien die EU-VO 330/2010 und die EU-GVO 461/2010 in Frankreich direkt anwendbar.
 - Es wurde von verschiedenen Seiten (insb. Werkstattbetrieben und Händlern) ein Gesetz gefordert, welches einen weitergehenden Schutz gewährt als die aktuelle Regulierung in der EU.
 - Die französische Autorité de la concurrence hat am 8. Oktober 2012 eine Stellungnahme betreffend des Kfz-Sektors veröffentlicht. Besonders

hervorgehoben wurden dabei die geltenden Restriktionen für Ersatzteile.³ Der Conseil économique, social et environnemental hat daraufhin die Branchenvertreter eingeladen, über die Modalitäten einer allfälligen nationalen Regelung nachzudenken.⁴ Entsprechend haben zwei Vertreter schriftliche Fragen beim Ministre de l'Economie et des finances eingereicht. In der Antwort vom 14. Mai 2013 erklärte dieser, dass die Hersteller und Importeure eingeladen seien, mit den Händlern in Verhandlungen für einen konstruktiven Approach zu treten. Jedoch hat der Ministre de l'Economie keine konkreten gesetzgeberischen Schritte eingeleitet.⁵

- Im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses bezüglich des „Loi relative à la consommation“ kam die Diskussion um ein mögliches Gesetz für Autohändler auf (Art. 160 de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014). Mit der „Proposition de loi n° 1071“ wurde am 29. Mai 2013 ein Gesetzesentwurf für eine nationale Regulierung der Vertikalabreden von Automobilhändlern beim Präsidium der französischen Nationalversammlung eingereicht. Die Commission des affaires économiques sollte bis Mitte 2014 einen Bericht über mögliche Auswirkungen der neuen EU-Regulierung im Hinblick auf eine mögliche nationale Regulierung des Kfz-Gewerbes verfassen. Gemäss Publikationen der Nationalversammlung war die „Proposition de loi n°1071“ 2014 bei der „Commission des affaires économiques“ hängig.

15. **Griechenland.** Gemäss der Hellenic Competition Commission existieren in Griechenland derzeit keine von der EU-Regelung abweichenden Gesetze betreffend das Kfz-Gewerbe im Besonderen.

- Derartige Schritte sind weder geplant noch wurde ein entsprechender Bedarf geortet. Die Rechtsordnung der EU gewähre eine ausreichende Regulierung der Kfz-Branche.

³ Dans cet avis l'Autorité a en particulier proposé "de lever, de manière progressive et maîtrisée, la restriction pour les pièces de rechange [visibles] destinées à la réparation en suggérant au législateur d'adopter la clause de réparation".

⁴ Le Conseil économique, social et environnemental a invité en octobre 2012 « les représentants de la filière à réfléchir aux modalités d'un partage plus équilibré des droits de commercialisation des pièces couvertes par des droits de dessins et modèles entre les constructeurs et les équipementiers, au bénéfice collectif de la filière elle-même et des consommateurs » (CESE, La filière automobile : comment relever les défis d'une transition réussie ? : 23 octobre 2012).

⁵ Dans sa réponse en date du 14 mai 2013, ce dernier a répondu en relevant que les organisations professionnelles des constructeurs et des équipementiers étaient invitées à poursuivre leur négociation dans une approche constructive pour aboutir à un accord substantiel et équilibré, mais sans indiquer qu'une intervention du législateur était envisagée (Q. n° 479, 10 juillet 2012 : Journal Officiel 10 Juillet 2012 et n° 14795, 1er janvier 2013 : Journal Officiel 1er Janvier 2013 ; Réponses publiées au JO le 14 mai 2013).

- Allerdings hat die griechische nationale Gesetzgebung die „EC Directive 86/653 regarding commercial agents“ implementiert. Diese bietet zugelassenen Händlern in einigen spezifischen Punkten (wie Kündigungsschutz, Kündigungsfristen und Investitionsschutz) zusätzlichen Schutz. Somit werden Händler in Bezug auf einige zentrale Punkte als Agenten im Sinne des griechischen Zivilrechts behandelt. Der Schutz geht nach diesem Recht über das Schutzniveau der EU-VO 330/2010 hinaus.
16. **Luxemburg.** Ein Gesetzesentwurf («projet de loi relatif aux règles spécifiques s’appliquant aux accords verticaux de distribution dans le secteur automobile») wurde am 18. Juli 2013 eingereicht, am 8. Juli 2014 angenommen und per 24. Juli 2014 in Kraft gesetzt.⁶
- Den Automobilherstellern wurde mit der neuen EU-Regelung mehr Flexibilität in der Führung und bei der Möglichkeit Vertriebskosten zu reduzieren gewährt, dies auf Kosten der Schutzmassnahmen für die Händler. Daher ging man davon aus, dass viele Produzenten die bestehenden Vereinbarungen auflösen werden, um neue Vertriebsverträge aufzusetzen, die den neuen Regelungen entsprechen.⁷
 - Der Wegfall der Schutzmassnahmen brachte für die Händler negative Folgen mit sich. Aufgrund der Marktstruktur in Luxemburg drohten den Händlern besonders schwere Konsequenzen. Um diesen Auswirkungen zu begegnen, hat der luxemburgische Gesetzgeber einen Gesetzesentwurf⁸ vorbereitet, welcher ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Hersteller und Händler wiederherstellen soll.
 - Wesentliche Bestimmungen des Art. 3 der EG-GVO 1400/2002, welche nicht in die gegenwärtige EU-Regelung übernommen wurden, waren nun in einem nationalen Gesetz zusammengefasst. Auf diese Weise

⁶ Memorial, Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, recueil de législation, A – N° 143 du 1^{er} août 2014, Loi du 24 juillet 2014 relative aux règles spécifiques s’appliquant aux accords verticaux de distributions dans le secteur automobile, p. 2291 et 2292, http://www.chd.lu/wps/PA_RoleEtendu/FTSByteServletImpl/?path=/export/exped/sexpdata/Mag/140/364/133693.pdf

⁷ Chambre des Salaires de Luxembourg, Accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Projet de loi relatif aux règles spécifiques s’appliquant aux accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Texte de projet, S. 2, http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/4137_Accords_verticaux_de_distribution_dans_le_secteur_automobile_PL_4137AAN.pdf, besucht am 11. Juli 2016.

⁸ Chambre des Salaires de Luxembourg, Accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Projet de loi relatif aux règles spécifiques s’appliquant aux accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Texte de projet, S. 3, http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/4137_Accords_verticaux_de_distribution_dans_le_secteur_automobile_PL_4137AAN.pdf, besucht am 11. Juli 2016.

befolgt der luxemburgische Gesetzgeber den Willen der Europäischen Kommission, welche empfiehlt, dass die jeweiligen EU-Mitgliedstaaten weitergehende Bestimmungen in ihr Privatrecht aufnehmen können.⁹

17. Zur Begründung lässt sich auf die ergänzenden Kommentare der Behörden zurückgreifen (Rapport de la Commission de l'Economie vom 19. Juni 2014).

- Das Projekt orientierte sich stark an der EG-GVO 1400/2002, sowie am österreichischen KraSchG und an § 454 des Code de Commerce.
- In der Vernehmlassung stiess der Gesetzesentwurf überwiegend auf Zustimmung, teilweise mit Modifikationsvorschlägen.
- Der Conseil de la Concurrence in Luxembourg war der Ansicht, dass die aktuelle EU-Regulierung ausreichend ist, und eine abweichende nationale Gesetzgebung nicht nötig sei.¹⁰ Er schlug stattdessen die Einführung eines neuen Konzepts gegen Missbrauch einer wirtschaftlichen Abhängigkeit vor. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich dieses Konzept seit mehreren Jahren in diversen Rechtsordnungen der benachbarten Mitgliedstaaten durchgesetzt habe. Dieses Konzept der wirtschaftlichen Abhängigkeit würde es erlauben, in geeigneter und adäquater Weise der unbefriedigenden Situation im Kfz-Gewerbe entgegenzutreten.¹¹

18. **Österreich.** Am 1. Juni 2013 trat in Österreich das sog. KraSchG in Kraft. Dieses nationale Gesetz bezweckt durch zwingendes Zivilrecht die Schutzfunktion zu substituieren, welche durch die alte EG-GVO 1400/2002 für Vertriebsbindungsverträge der Kfz-Branche garantiert war.¹²

- Das KraSchG beinhaltet zentrale Bestimmungen bezüglich Kündigungsfristen, Rückkaufsrecht von Vertragswaren, Übertragung von Rechten und Pflichten aus dem Vertrag auf andere Unternehmen, Garantie- und Gewährleistungsvergütungen, Bereitstellung von erforderli-

⁹ Chambre des Salaires de Luxembourg, Accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Projet de loi relatif aux règles spécifiques s'appliquant aux accords verticaux de distribution dans le secteur automobile, Texte de projet, S. 3, http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/4137_Accords_verticaux_de_distribution_dans_le_secteur_automobile_PL_4137AAN.pdf, besucht am 11. Juli 2016.

¹⁰ Vgl. Stellungnahme vom 14. Februar 2014, http://www.concurrence.public.lu/fr/avis-enquetes/avis/2014/2014-av-01/Avis-n_2014-AV-01.pdf.

¹¹ Z.B. Deutschland, wo sich das Institut der relativen Marktmacht durchgesetzt hat.

¹² Bundesministerium für Justiz Österreich, Regierungsvorlage zum Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetz (KraSchG 2013), <http://www.justiz.gv.at/web2013/html/default/2c948485398b9b2a013a45cb18540704.de.html?highlight=true>, besucht am 11. Juli 2016.

chen technischen Informationen für Instandsetzung und Reparatur zu geeigneten Konditionen, sowie die aussergerichtliche Streitbeilegung.¹³

- Das Gesetz wurde in intensiven Verhandlungen der Interessengruppen formuliert und gestaltet. Entsprechend mussten Kompromisse eingegangen werden. So wurde z.B. der Mehrmarkenvertrieb nicht ins nationale Recht aufgenommen. Ferner nehmen Österreich wie auch Deutschland an den Verhandlungen von CARS 2020¹⁴ teil und unterstützen die Initiative von CECRA.¹⁵

19. Seit der Einführung des neuen KraSchG bestand für Österreich kein Bedarf an einer anderen Regulierung, weil entsprechende Vereinbarungen regelmässig in den Anwendungsbereich des Art. 101 AEUV fallen und abweichende nationale Gesetze im Regelungsbereich der GVO wohl unionsrechtswidrig wären.

b. Im Ergebnis keine abweichende nationale Regelung

20. **Vorbemerkung.** In diese Kategorie fallen Länder, die zwar eine spezifische Regelung des Kfz-Bereichs vorweisen. Diese weicht jedoch nicht von der Rechtslage auf EU-Ebene ab.

21. **Bulgarien.** Durch die Anpassung im „Law on Protection of Competition“¹⁶, mittels Law on Protection of the Consumers sowie durch die Einführung einer Gruppenfreistellung für den Automobilsektor passte Bulgarien seine nationale Gesetzgebung an die europäische Regelung an.¹⁷

- So wurden bspw. geregelt: Der Kündigungsschutz und die Kündigungsfristen, der Mehrmarkenvertrieb und -service, der Zugang zu technischen Tools und Informationen sowie die Verwendung von qualitativ gleichwertigen Nicht-Originalersatzteilen.
- Um die Wechselwirkung und Reziprozität zwischen den nationalen und den europäischen gesetzlichen Grundlagen zu gewährleisten, decken

¹³ Oberwallner, S. 4. Krauskopf/Babey, S. 8.

¹⁴ Massnahmenplan der Europäischen Kommission für die Automobilbranche.

¹⁵ Vgl. Kap. 4.1.2 CECRA.

¹⁶ Gesetz zum Schutz des Wettbewerbs.

¹⁷ Commission for Protection of Competition Bulgaria, The CPC Adopts a Decision for Block Exemption of Certain Categories of Agreements from the Prohibition under Art. 15 LPC, <http://www.cpc.bg/ViewResult.aspx?type=Article&id=2231>, besucht am 11. Juli 2016; KOHLER, S. 61.

sich die vorgenommenen Modifikationen im nationalen Recht mit der EU-Regelung.¹⁸

- Das EU-Schutzlevel sei in vielen Punkten hinreichend, jedoch fehle es z.T. an direkten und spezifischen Konsumentenschutzbestimmungen wie bspw. betreffend Vertragskündigung, liess die Behörde in den vergangenen Jahren verlauten. Konkrete Pläne gab es aber nicht.

22. **Dänemark.** Im dänischen Wettbewerbsrecht gelten Gruppenfreistellungen, welche als Dekret durch den Wirtschaftsminister im nationalen Recht implementiert werden, als wichtigste sekundäre Rechtsquelle.

- Aufgrund der allgemeinen Grundsätze betreffend Vorrangstellung der EU-Regulierung sowie aus Konformitätsgründen mit der EU werden Gruppenfreistellungen, welche auf EU-Ebene erlassen werden, in das dänische Wettbewerbsrecht integriert.¹⁹
- In der Vergangenheit wurde die EG-GVO 1400/2002 in das dänische Wettbewerbsrecht übernommen.²⁰ Auch die neue EU-VO 330/2010 sowie die EU-GVO 461/2010 wurden in das nationale Gesetz übernommen.²¹
- Es waren keine sachdienlichen Hinweise vorhanden, wonach Dänemark in absehbarer Zeit weitere legislatorische Schritte im Automobilsektor plant.

23. **Polen.** Bis zum 31. Mai 2013 galt in Polen eine Verordnung²², welche gewisse vertikale Vereinbarungen im Automobilsektor vom Verbot der wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen befreite. Diese Regelung beinhaltete dieselben Bestimmungen hinsichtlich Gruppenfreistellung im Automobilsektor, wie auch schon ihr Vorgänger aus dem Jahr 2003.²³

¹⁸ Vgl. Aussage des Commission for Protection of Competition Bulgaria in KRAUSKOPF/BABEY S. 3: „...national legislation in this field could adopt the same conditions for block exemption from the prohibition as in the EC regulations“.

¹⁹ Bertelsen/Kofmann/Munk, S. 31.

²⁰ Bertelsen/Kofmann/Munk, S. 32.

²¹ HEIBERG-GREVV/GRY-JENSEN, Denmark, in: Getting the Deal Through, Vertical Agreements 2013, London 2013, Rz. 1 und 7 S. 82 und 83.

²² Office of Competition and Consumer Protection Poland, Regulation of the Council of Ministers of 8 October 2010 on the exemption of certain vertical agreements in the motor vehicle sector from the prohibition of competition-restricting agreements, <http://www.uokik.gov.pl/download.php?plik=7622>, besucht am 11. Juli 2016.

²³ Regulation of the Council of Ministers of 28 January 2003 on the exemption of certain vertical agreements in the motor vehicle sector from the prohibition of competition-restricting agreements.

24. Seit dem 1. Juni 2013 ist eine neue Verordnung in Kraft. Es handelt sich um die „Regulation of the Council of Ministers from 23 May 2013 amending the Regulation of 30 March 2011 on the exemption of certain types of vertical agreements from prohibition of competition-restricting agreements“.
- Die „Regulation of 30 March 2011“ stimmt mit den Freistellungsprinzipien der EG-GVO 1400/2002 überein, während sich die abgeänderte Version „Regulation of 23 May 2013“ mit den Bestimmungen in Art. 5 der Kfz-GVO 461/2010 deckt.²⁴
 - Es gab keine Hinweise auf geplante legislatorische Schritte.
25. **Slowenien.** Das slowenische Gesetz „Prevention on the Restriction of Competition Act“ (ZPOmK-1)²⁵ sieht in Art. 8 Gruppenfreistellungen vor. In Slowenien finden Gruppenfreistellungen, welche in der Europäischen Kommission anwendbar sind, direkt Anwendung, auch wenn keine Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedsstaaten besteht.²⁶ Nichts wies 2014 darauf hin, dass Slowenien in der nächsten Zeit weitere legislatorische Schritte im Automobilsektor geplant hätte.
26. **Ungarn.** Im Jahr 2011 wurde die Gruppenfreistellungsregelung in Ungarn ganz an die europäische Legislatur angepasst.
- Bei den nationalen Regelungen handelt es sich um die Gov. Regulation 204/2011²⁷ und die Gov. Regulation 205/2011²⁸. Die Gov. Regulation 204/2011 richtet sich nach der EU-GVO 461/2010, während die Gov. Regulation 205/2011 das Äquivalent zur EU-VO 330/2010 bildet.²⁹
 - Obwohl die nationalen Regelungen mit der EU-Regelung nahezu identisch sind, gibt es zwei geringfügige Unterschiede: Die ungarische Version der allgemeinen Vertikalabrede-Regulierung (Gov. Regulation 205/2011) enthält zusätzlich eine technische Bestimmung betreffend des Wechselkurses zwischen Euro und Ungarischer Forint. Zudem be-

²⁴ Polish Automotive Industry Association (PZPM), Block Exemption Regulation, <http://www.pzpm.org.pl/en/Activity/Block-Exemption-Regulation>, besucht am 10. Juli 2016.

²⁵ Gesetz zur Vorbeugung der Wettbewerbsbeschränkung.

²⁶ Vgl. The European Antitrust Review 2014, Slovenia, <http://globalcompetitionreview.com/reviews/53/sections/179/chapters/2117/slovenia/>, besucht am 10. Juli 2016.

²⁷ Gov. Regulation 204/2011 (X.7) of the Government on the exemption of certain categories of agreements of the aftermarket of motor vehicle sector from the prohibition of restriction of competition.

²⁸ Gov. Regulation 205/2011 (X.7) of the Government on the exemption from the prohibition of restriction of competition of certain categories of vertical agreements competition.

²⁹ Krauskopf/Babey, S. 27.

inhaltet die Ungarische Version den Art. 6 der EU-Regelung (Ausnahmeklausel) nicht.³⁰

- Auch in Ungarn gab es 2014 keinerlei Hinweise auf bevorstehende legislatorische Schritte im Automobilsektor.

(3) Länder mit Reaktion auf die EU-Regelung in der Vergangenheit

27. In diese Kategorie fallen einerseits Länder, in denen der Gesetzgebungsprozess eingefroren oder ausgesetzt wurde, wie dies im Fall von Spanien geschehen ist, und andererseits Länder, in welchen die EG-GVO 1400/2002 ins nationale Gesetz übernommen wurde, wie bspw. Zypern.
28. **Estland.** 2013 teilte die Estonian Competition Authority³¹ mit, dass im Zeitraum zwischen 2004 und 2010 eine nationale Gruppenfreistellung in Kraft war, welche die EG-GVO 1400/2002 widerspiegelte.³²
- Seit 2010 beinhaltet die nationale Gruppenfreistellungsverordnung Regelungen betreffend Reparatur- und Instandhaltungsleistungen von Kraftfahrzeugen und dem Ersatzteilverkauf.
 - Vertriebsvereinbarungen von Kraftfahrzeugen unterlagen der Regulation No. 66³³, welche der vorherigen nationalen Kfz-Gruppenfreistellung ähnlich war. Die Regulation No. 66 war bis am 31. Mai 2013 gültig. Seither kommt bei Vertriebsvereinbarungen die Regulation No. 60³⁴ zur Anwendung.
 - Als Schlussfolgerung lässt sich sagen, dass in Estland bisher lediglich nationale Gesetze im Zusammenhang mit der EG-GVO 1400/2002 aufgesetzt wurden.
29. **Spanien.** In Spanien wurde im Jahr 2012 das Gesetz „Ley de Economía Sostenible“³⁵ erlassen³⁶, jedoch nicht in der ursprünglich geforderten Version.

³⁰ Krauskopf/Babey, S. 28.

³¹ Estnische Wettbewerbsbehörde.

³² Krauskopf/Babey, S. 12.

³³ Government of the Republic Regulation No 66 of 3 June 2010 "Grant of Permission to Enter into Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements Which Restrict or May Restrict Competition (Block exemption)".

³⁴ Government of Republic Regulation No 60 of 27 May 2010 "Grant of Permission to Enter into Vertical Agreements Which Restrict or May Restrict Free Competition (group exceptions)".

³⁵ Gesetz über eine nachhaltige Wirtschaft.

³⁶ Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

- Offenbar drohten diejenigen Automobilhersteller, die über Produktionsstätten in Spanien verfügen, der spanischen Regierung mit der Schliessung von Fabriken.³⁷
 - Der anfängliche Entwurf beinhaltete zusätzlich eine Regelung, welche besagte, dass das Rechtsverhältnis zwischen Händler und Hersteller mithilfe des Gesetzes über den Agenturvertrag³⁸ zu arrangieren sei.³⁹
 - Da dies laut Comisión Nacional de la Competencia⁴⁰ eine starke Einschränkung der Vertragsfreiheit darstellte, weil der Staat dadurch ohne Genehmigung in künftige Verhandlungen zwischen Hersteller und Händler dazwischentreten würde, protestierte die Behörde gegen den Gesetzesentwurf.⁴¹
 - Da schlussendlich auf die genannte Passage verzichtet wurde, beschlossen die Interessenvertreter der Automobilbranche zusammen mit der damaligen Regierung José Luis Rodríguez Zapatero, dass ein Code of Good Practices für die Automobilbranche umgesetzt werden muss.⁴²
30. **Zypern.** Die EG-GVO 1400/2002 wurde in das zypriotische Recht integriert. Zypern hat aber danach die EU-Regelungen (EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010) unverändert übernommen.

(4) Länder ohne Reaktion auf die neue EU-Regelung

31. In die dritte Kategorie gehören jene Länder, welche auf die neue EU-Regelung keinerlei Reaktion gezeigt haben, z.B. aufgrund von Mangel an Nachfrage oder aufgrund der gegebenen Marktstruktur des Landes.
32. **Belgien, Deutschland, Finnland, Grossbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei** sowie die **Tschechische Republik** gehören zu dieser Kategorie. Sie sahen in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der EG-GVO 1400/2002 keinen Handlungsbedarf und haben auch keine Anpassungen hinsichtlich der neuen EU-Regelung EU-VO 330/2010 vorgenommen.

³⁷ Siehe Länderbericht 2014.

³⁸ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia, <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-12347>, besucht am 8. Juli 2016.

³⁹ KOHLER, S. 57.

⁴⁰ Spanische Wettbewerbsbehörde.

⁴¹ Comisión Nacional de la Competencia, Posición de la CNC ante la Nueva Regulación de los Contratos de Distribución de Vehículos Automóviles, <http://www.cncompetencia.es/Inicio/Noticias/tabid/105/Default.aspx?Contentid=315798&Pag=39>, besucht am 8. Juli 2016.

⁴² KOHLER, S. 58.

33. Gründe für das Ausbleiben einer Anpassung der nationalen Legislatur an die neue EU-Regelung, sind:
- Grundsätzliche Zufriedenheit mit der neuen Regelung i.V.m. deren direkten Anwendbarkeit,
 - Indifferenz aufgrund mangelndem Interesse bzw. mangelnder Erheblichkeit.
 - Des Weiteren spielt z.T. auch die jeweilige Marktstruktur in den Ländern eine Rolle.
34. **Irland** und **Grossbritannien** nehmen, laut Angaben des Office of Fair Trading (United Kingdom) sowie der Competition Authority (Ireland)⁴³, bei allfälligen Kartellrechtsverstössen ausserdem individuell-konkrete Beurteilungen vor.⁴⁴
- Die irische Wettbewerbsbehörde teilte bei der 2014 mit, dass es wenig oder gar keine Nachfrage für eine Anpassung an die neue EU-Regelung auf nationaler Ebene gibt, weil es keinen einheimischen Kraftfahrzeug-Sektor gibt und daher in Irland lediglich die Vertikalabreden-Regulierung der EU Anwendung findet, nicht die Kfz-GVO.⁴⁵
35. Es lagen keine Anhaltspunkte vor, wonach die genannten Länder legislatorische Schritte im Automobilsektor planen.

(5) Reaktionen und Bedürfnisse von Verbänden

36. Die letzte Befragung der Verbände (2014) hat ergeben, dass die Mehrheit mit der neuen EU-Regulierung nicht zufrieden ist. Einzige Pro-Argumente waren,
- dass die bestehenbleibende Befolgung gewisser Händlerschutzmassnahmen bzw. -bedingungen zu den üblichen Verhaltensgrundsätzen im Geschäftsverkehr gehöre und in einem Code of Conduct oder Code of Good Practice festgehalten werden können, sowie
 - dass mit der neuen Regelung der selektive Vertrieb von Kraftfahrzeugen erhalten bleiben kann.
37. Diesen Pro-Argumenten stehen eine ganze Reihe von Contra-Argumenten gegenüber, besonders für die Händler und deren Stellung auf dem Markt:
- Allfällige Code of Conducts gelten auf freiwilliger Basis. Ihre Durchsetzung ist deshalb nicht garantiert.

⁴³ Wettbewerbsbehörden Grossbritannien und Irland.

⁴⁴ KOHLER, S. 59.

⁴⁵ Vgl. KRAUSKOPF/BABEY, S. 16.

- Bestehende Code of Conducts müssen vollständig sein. Dazu müssen Erweiterungen v.a. im Rahmen von Mindestvertragsklauseln stattfinden.
 - Für die Händler bedeutet die neue EU-Regelung eine Verschärfung und Erschwerung der aktuellen Vertragsbedingungen.
 - Im Rahmen von Händlerverträgen werden mit der neuen Regulierung zudem die Verkaufspunkte reduziert.
 - Die aufgrund der neu verhandelbaren Händlerverträge einzubüsenden Nachteile der Händler führen zu einer nachhaltigen Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Perspektiven.
 - Vordergründig werden gefordert:
 - i. Regelungen zum Mehrmarkenvertrieb;
 - ii. Regelungen zur Übertragung des Händlervertrages ohne Zustimmung des Automobilherstellers;
 - iii. Regelungen zu einem Investitionersatzanspruch;
 - iv. Kündigungsschutzregelungen (mindestens Begründungspflicht und Möglichkeit zu Schadenersatzforderungen).
38. Zudem ist an dieser Stelle anzuführen, dass Händler u.U. keine Beschwerden und/oder Klagen einreichen, weil sie aufgrund ihrer wirtschaftlichen Unterlegenheit und ihrer Abhängigkeit von den Automobilherstellern immense Nachteile befürchten.⁴⁶

(6) Zusammenfassung und Fazit des Rückblicks

39. **Zeitachse.** Seit dem 1. Mai 2010 ist die neue gesetzliche EU-Regelung des Automobilsektors in Kraft. Die Übergangsphase für die Adaptierung der neuen Regelung dauerte bis Ende Mai 2013. Dann wurde die alte Regelung EG-GVO 1400/2002 abgesetzt und durch die neue EU-VO 330/2010 substituiert, welche bis 2023 verbindlich ist.
40. **Reaktion seit 2010.** Neun der insgesamt 28 Mitgliedsstaaten haben in den letzten sechs Jahren auf die neue europäische Regelung im Automobilsektor reagiert.
41. **Reaktion vor 2010.** Drei Länder hatten bereits vor 2010 eine Angleichung an die EU-Regelung in der Automobilbranche in Gang gebracht und teilweise auch umgesetzt.

⁴⁶ Bspw. Finnland gem. Länderbericht 2014

42. **Keine Reaktion.** Die restlichen 16 EU-Mitgliedsstaaten haben bisher keine derartigen Anpassungen vorgenommen.
43. **Kennzahlen.**
- Rund 42 Prozent der EU-Mitgliedsstaaten sind in irgendeiner Weise aufgrund der EU-Regelung in der Automobilbranche tätig geworden.
 - Davon haben 32 Prozent auf die neue und zehn Prozent auf die alte EU-Regelung reagiert.
 - 14 Prozent haben ein eigenes nationales Gesetz erlassen und 18 Prozent folgen der neuen EU-Regelung, indem sie eine kongruente Regelung auf nationaler Ebene umsetzen.
 - 57 Prozent der Staaten haben bisher gar nicht auf die neue (und alte) EU-Regelung reagiert haben. Sie folgen somit der EU-Regulierung.
44. **Erkenntnisse bis 2014.**
- Die Lage betreffend Anpassung der neuen EU-Regelung auf nationaler Ebene ist nicht einheitlich:
 - i. Einige Länder haben bereits Handlungsbedarf gesehen und sind entsprechend tätig geworden, so z.B. Österreich mit dem KraSchG.
 - ii. Andere Länder haben einen Versuch gestartet, eine Anpassung der nationalen Gesetze durchzusetzen.
 - iii. Die meisten europäischen Länder haben sich bisher jedoch noch nicht tiefgründig mit der Thematik beschäftigt, was vermutlich der Grund für ihr Untätigbleiben ist.
 - iv. Ferner lässt sich festhalten, dass der Druck, welchen die diversen Verbände – insb. Händlerverbände, wie im Fall Österreich der VÖK – ausüben, die relevanten Behörden zum Tätigwerden treiben kann.
 - 2014 liess sich feststellen, dass sich der grösste Teil der EU-Mitgliedsstaaten (noch) nicht oder nicht intensiv mit den Auswirkungen des Wegfalls der alten Regelung resp. dem Inkrafttreten der neuen EU-Regelung in der Automobilbranche beschäftigt.

IV. Grundlagen der Erhebung 2016

45. Nachfolgend werden die Fragen und die Vergleichsparameter der Befragung kurz erläutert.

(1) Fragen an Behörden

46. In den ersten drei Fragen wird der Status quo der rechtlichen Situation hinsichtlich Vertrieb, Werkstatt und Ersatzteilgeschäft erfragt. Von Interesse ist dabei insbesondere, ob die geltende Rechtslage in den einzelnen Mitgliedstaaten mit derjenigen in der EU identisch ist und ob die einzelnen Mitgliedstaaten mit dieser Situation zufrieden sind oder ob Änderungen geplant oder allenfalls erwünscht sind.
47. **Vertrieb (Frage 1).** Die Frage nach den Regelungen für den Vertrieb betrifft die Vertriebsverträge, welche die Importeure oder Hersteller mit den Autohändlern abschliessen.
- Gegenstand ist der Verkauf von Neufahrzeugen einer oder mehrerer bestimmter Marken.
 - Der Kündigungs- und Investitionsschutz, der Mehrmarkenvertrieb, die Möglichkeit von Schiedsverfahren und die Niederlassungsfreiheit sind die wesentlichen Änderungen hinsichtlich derer das Schutzniveau auf europäischer Ebene mit der neuen Regelung abgenommen hat.
 - Ziel ist, zu ermitteln, für welche von diesen Schutzbereichen die nationalen Behörden ein höheres Schutzniveau als das von der EU vorgeschriebene vorsehen oder als erstrebenswert erachten.
48. **After-Sales (Frage 2).** Die Frage zum Kundendienst betrifft die Werkstattverträge welche die Importeure/Hersteller mit den Kfz-Werkstätten vereinbaren.
- Gegenstand dieser Verträge sind Serviceleistungen aller Art am Fahrzeug. Insbesondere sind auch Garantiarbeiten von den Werkstattverträgen erfasst.
 - Garantiarbeiten haben eine grosse Bedeutung im Kfz-Gewerbe:
 - i. Der Kunde kann sie kostenlos in Anspruch nehmen, d.h. der Garagist kann die verursachten Kosten nicht in Rechnung stellen. Will er keine Verluste machen, ist er auf eine Rückvergütung durch den Hersteller/Importeur angewiesen. Dies ist nur gewährleistet, solange der Garagist als offizielle Werkstatt für die konkrete Marke zugelassen ist.

- ii. Garantiarbeiten machen einen grossen Teil der Arbeiten einer Werkstatt aus und generieren daher einen entsprechend grossen Anteil am Umsatz der Werkstatt. Wenn eine Werkstatt infolge Verlust des Werkstattvertrages Garantiarbeiten nicht mehr durchführen kann, entfällt dieses Einkommen.
- iii. Lläuft die Garantie eines Fahrzeuges aus, wechselt der Kunde in der Regel nicht mehr zu einer anderen Garage.
 1. Die Erfahrung zeigt, dass das während der Garantielaufzeit aufgebaute Vertrauen der Kunden nachhaltig wirkt und der Kunde nicht ohne weiteres wechselt.
 2. Solange das Vertrauensverhältnis besteht, würde bei ihm im Falle eines Wechsels nur Aufwand generiert, da der neue Garagist das Fahrzeug nicht kennt (Historie, Instruktionen). Daher würde ein Wechsel auch ökonomisch keinen Sinn machen.
 3. Insofern tragen Garantiarbeiten auch zur Erhaltung eines Kundenstammes bei.

- Der Kündigungs- und Investitionsschutz, der Mehrmarkenservice, die Möglichkeit von Schiedsverfahren und der Zugang zu technischen Informationen und Werkzeugen sind die wesentlichen Änderungen hinsichtlich derer das Schutzniveau auf europäischer Ebene mit der neuen Regelung abgenommen hat.
- Ziel ist, zu ermitteln, für welche von diesen Schutzbereichen die nationalen Behörden ein höheres Schutzniveau als das von der EU vorgeschriebene vorsehen oder als erstrebenswert erachten.

49. **Ersatzteile (Frage 3).** Die Frage zu den Ersatzteilen betrifft die Möglichkeit, markenspezifische Ersatzteile (von Herstellern/Importeuren) zu erwerben.

- Die Möglichkeit zum Erwerb von Ersatzteilen beinhaltet vor allem die Fragen des Zugangs und der Einschränkungen in der Praxis.
- Der Kündigungs- und Investitionsschutz, der Mehrmarkenvertrieb, Schiedsverfahren und die Verwendung von Ersatzteilen, die nicht original, aber qualitativ gleichwertig mit Original-Ersatzteilen sind, stellen die wesentlichen Änderungen hinsichtlich derer das Schutzniveau auf europäischer Ebene mit der neuen Regelung abgenommen hat, dar.
- Mit dem Fragebogen soll ermittelt werden, für welche von diesen Schutzbereichen die nationalen Behörden ein höheres Schutzniveau

als das von der EU vorgeschriebene vorsehen oder als erstrebenswert erachten.

50. **Zufriedenheit (Frage 4).** Gesetzgeberische Massnahmen – oder der Bedarf einer Gesetzgebung – bezeichnen alle Tätigkeiten der Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene, welche auf den Willen zu einer (früheren oder späteren) Festlegung eines konkreten Schutzniveaus (egal ob der EU-Regelung entsprechend oder höher) im Bereich des Kfz-Gewerbes ausgerichtet sind.
- Der Begriff „Beschwerden“ (Frage 4.2) ist weit gefasst und bezeichnet jede Mitteilung und Kundgabe von Unzufriedenheit. Es geht darum, zu ermitteln, ob die Wettbewerbsbehörde überhaupt Kenntnis von allfälligen Sorgen und Problemen im Kfz-Gewerbe hat.
 - Neu ist die Frage 4.6, wo eruiert wird, welche Regelung passender war.

(2) Fragen an Verbände

51. Der Fragebogen für die Verbände weicht leicht vom Fragebogen an die nationalen Behörden ab. Grund dafür ist die unterschiedliche Nähe zum Kfz-Gewerbe und den Garagisten. Es ist davon auszugehen, dass Verbände als Interessenvertreter den Anliegen der Garagisten näher sind als Behörden, welche Interessen verschiedener Akteure berücksichtigen.
52. **Nationale Gesetzgebung (Frage 1).** Die Frage fasst die Fragen (des Fragebogens für Behörden) nach Vertrieb, Werkstattvertrag und Ersatzteilen zusammen.
53. **Geplante Gesetzgebung (Frage 2).** Die Frage umfasst konkrete Schritte des nationalen Gesetzgebers im Prozess der formellen Gesetzgebung.
54. **Bedarf (Frage 3).** Die Frage umfasst den georteten Bedarf sowie die Vertretung der Interessen der Verbandsmitglieder.
55. **Beschwerden (Frage 4).** Die Frage nach Beschwerden bei nationalen Gerichten und Wettbewerbsbehörden umfasst in diesem Fall formelle Beschwerden. Dabei geht es darum, herauszufinden, ob und wie oft die Probleme der Kfz-Branche tatsächlich rechtlich relevant werden.

V. Resultate der Behördenbefragung

(1) Abweichende Regelungen

56. Bei einigen Ländern besteht eine von der EU abweichende rechtliche Situation. Da das Schutzniveau auf EU-Ebene als minimales Schutzniveau zu verstehen ist, bedeuten abweichende Regelungen in den Mitgliedstaaten ein höheres Schutzniveau.
57. Gewisse EU-Mitgliedsstaaten haben für das Kfz-Gewerbe Bestimmungen in ihre nationale Gesetzgebung eingeführt, welche über das Schutzniveau der aktuellen EU-Regelung hinausgehen. Die EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 bilden ein minimales Schutzniveau auf EU-Ebene.

a. Frankreich

58. An der Rechtslage gemäss Rückblick hat sich nichts geändert. Zwar ist grundsätzlich das geltende EU-Recht anzuwenden, aber es bestehen im Kfz-Gewerbe weiterhin Bestimmungen, die über das Schutzniveau der EU-VO 330/2010 und Kfz-GVO 461/2010 gehen.
- Artikel L.442-7 des Code de Commerce besagt, dass eine verhältnismässige Kündigungsfrist bei Beendigung eines Geschäftsverhältnisses zwischen den Parteien vereinbart werden muss. Bei der nationalen Regelung handelt es sich um eine Bestimmung, die aus dem allgemeinen Zivilrecht hervorgeht und nicht explizit für die Kfz-Branche ausgearbeitet wurde.⁴⁷
 - Aus den vorhandenen Informationen lässt sich nicht ableiten, ob es in naher Zukunft zu Änderungen im Kfz-Gewerbe kommen könnte.
 - Im Mai 2013 reichte der Abgeordnete Thierry Lazaro einen Gesetzesvorschlag (Proposition de loi N° 1071) ein. Dieser Gesetzesvorschlag soll das selektive bzw. exklusive Vertriebssystem von Automobilzulieferern regeln. Darüber hinaus sollen auch der Kundendienst (Wartungs- und Reparaturarbeiten) und der Ersatzteilhandel in einem nationalen Gesetz geregelt werden.⁴⁸ Der Vorschlag wurde am 30. Mai 2013 der französischen Wirtschaftskommission weitergeleitet, welche sich seither damit befasst.⁴⁹

⁴⁷ Informationen gemäss Länderbericht 2014.

⁴⁸ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion1071.asp>, besucht am 17. Mai 2016.

⁴⁹ http://www.assembleenationale.fr/14/dossiers/statut_distributeur_automobile.asp, besucht am 17. Mai 2016.

b. Luxemburg

59. An der Rechtslage gemäss Rückblick hat sich nichts geändert. Durch Wegfall der EG-GVO 1400/2002 gingen den Händlern wichtige Schutzmassnahmen verloren.
- Ohne die Intervention der Behörden hätten man mit folgenschweren Konsequenzen innerhalb der Kfz-Branche rechnen müssen, weil der luxemburgische Markt eine spezielle Marktstruktur aufweist.
 - Zur Beseitigung dieser Anomalie wurde am 18. Juli 2013 ein Gesetzesentwurf (Projet de loi N°6592) ausgearbeitet, um auf die besondere Marktstruktur einzugehen, welche durch die europäische Regelung nicht gedeckt wurde.⁵⁰ Im Juni 2014 publizierte die nationale Wirtschaftskommission einen ausgearbeiteten Entwurf, welche dem Bestreben einer nationalen Regelung innerhalb der Automobilindustrie zusätzlichen Auftrieb verlieh.
60. Das luxemburgische Parlament stimmte am 8. Juli 2014 über den Gesetzesentwurf ab.
- Der Entwurf wurde mit einer beachtlichen Mehrheit von 60 Ja-Stimmen und keiner einzigen Gegenstimme angenommen. Das Parlament erkannte die Notwendigkeit einer gesetzlichen Regelung für die nationale Automobilindustrie.⁵¹ Der Staatsrat verzichtete auf eine zweite Abstimmung, sodass das angenommene Gesetz am 24. Juli 2014 im luxemburgischen Amtsblatt veröffentlicht wurde und gleichzeitig in Kraft trat.⁵²
 - Das neue Gesetz orientiert sich stark an die EG-GVO 1400/2002. Des Weiteren weist es auch Parallelen zur österreichischen KraSchG⁵³ und Art. L-442-6 Code de Commerce aus Frankreich auf.

c. Griechenland

61. An der Rechtslage gemäss Rückblick hat sich nichts geändert. Die Hellenic Competition Commission ist zu der Erkenntnis gekommen, dass in Griechenland die Rechtsordnung der EU hinsichtlich dem Automobilgewerbe eine genügende Grundlage bildet und sieht deshalb kein Bestreben eigene nationale Gesetze spezifisch für diesen Sektor einzuführen.

⁵⁰ <http://www.chd.lu/wps/portal/public/RoleEtendu?action=doDocpaDetails&id=6592>, besucht am 17. Mai 2016.

⁵¹ Bulletin de Vote, Project de loi °6592 secteur automobile.

⁵² Veröffentlichung im luxemburgischen Amtsblatt am 1. August 2014.

⁵³ Österreichisches Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetz.

- Die EU-VO 330/2010 und die EU-GVO 461/2010 stellen somit grundsätzlich einen wichtigen Faktor für die nationale Gesetzgebung dar.
- Die EC-Directive 86/653 („on the coordination of the laws of the Member States relating to self-employed commercial agents“) wurde in die nationale Gesetzgebung integriert. Durch die EC-Directive können zugelassene Händler auf einen zusätzlichen Schutz zurückgreifen (u.a. Kündigungsschutz, Kündigungsfristen und Investitionsschutz). Dadurch werden Händler teilweise vom griechischen Zivilrecht als Agenten angesehen. Folglich liegt ein höheres Schutzniveau vor.⁵⁴
- In Griechenland wurden in den vergangenen Jahren weder wegweisende Rechtsfälle behandelt, noch haben sich innerhalb des Kfz-Marktes in Griechenland Vorkommnisse abgespielt, die eine Intervention der Hellenic Competition Commission verlangt hätten.

d. Österreich

62. An der Rechtslage gemäss Rückblick hat sich nichts geändert. In Österreich bestehen Bestimmungen, die über das Schutzniveau der EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 gehen. Der Wegfall der EG-GVO 1400/2002 hat in verschiedenen Bereichen zu Unklarheiten geführt, welche durch die jetzige EU-Rechtsordnung nicht befriedigt werden konnte. Deshalb sah man sich gezwungen den Wegfall der früheren Regelung durch nationale Gesetze zu kompensieren. Aufgrund dessen ist seit dem 1. Juni 2013 das Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetz in Kraft (KraSchG).
63. Das KraSchG ist Bestandteil des österreichischen Zivilrechts und deckt viele Bereiche ab, die bereits von der früheren EG-GVO 1400/2002 geregelt wurden.
64. Es bietet den Parteien u.a.:
- angemessene Kündigungsfrist (mindestens zwei Jahre), einhergehend mit einem Kündigungsschutz.
 - Bestimmungen zu Garantie- und Gewährleistungen
 - technischen Informationen für Instandsetzungen und Reparaturen zu angemessenen Konditionen
 - Schiedsverfahren⁵⁵
65. Zusätzlich ist seit Januar 2015 in der nationalen Gesetzgebung ein Investitionsschutz verankert. Gemäss Artikel 454 des Unternehmensgesetzbuchs (UGB) hat

⁵⁴ Keine Bemerkungen zur EC-Directive im Fragebogen angegeben. Gegenteiliges konnte nicht gefunden werden.

⁵⁵ Bundesministerium für Justiz Österreich, Kraftfahrzeugsektor-Schutzgesetz (KraSchG 2014).

der Händler bei Beendigung eines Vertragsverhältnisses Anspruch auf Ersatz seiner Investitionen, welche noch nicht amortisiert bzw. verwertet worden sind.⁵⁶

66. Die Bundeswettbewerbsbehörde geht davon aus, dass in Zukunft keine neuen Gesetze initiiert werden und sieht auch keinen Bedarf für solche. Schliesslich stellen die nationale und die EU-Rechtsordnung eine genügende Grundlage für das Kfz-Gewerbe dar.
67. Ausserdem vertritt die Behörde die Meinung, dass die frühere EG-GVO 1400/2002 besser für den Kfz-Vertrieb geeignet war.

(2) Bedarf

68. Einige Länder haben derzeit zwar keine abweichende gesetzliche Regulierung des Kfz-Gewerbes, aber gesetzgeberische Schritte geplant oder zumindest einen Bedarf für einen solchen konkreten Schritt geortet.

a. Bulgarien

69. In Bulgarien bestehen nationale Gesetze bezüglich der Kfz-Branche. Diese entsprechen vollumfänglich der EU-Rechtsordnung, sodass sie die europäischen Regelungen in der nationalen Gesetzgebung verankert haben und auch anwenden können.⁵⁷
70. Sie hält fest, dass diverse Punkte in nationalen Gesetzen verankert sind: Der Kündigungsschutz und die Kündigungsfristen werden im bulgarischen Law on Protection of the Consumers, der Mehrmarkenvertrieb und -service, der Zugang zu technischen Tools und Informationen sowie die Verwendung von qualitativ gleichwertigen Nicht-Originalersatzteilen im Law on Protection of Competition geregelt.
- Diese Bestimmungen entsprechen jedoch der EU-VO 330/2010, wobei die folgenden Punkte geschätzt werden: die EU-Marktanalyse, der Prozess der Überführung der EG-GVO 1400/2002 in das System der generellen Verordnung 330/2010 und schliesslich der neue Ansatz bezüglich der „Non-Compete“ Klauseln (Konkurrenzverbot).
 - Unzufrieden ist die Behörde mit der Bestimmung in Art. 3 p. 4 & 5 R 1400/2002 hinsichtlich der Vertragskündigung. Diese Norm hätte ins neue Recht aufgenommen werden müssen.

⁵⁶ Österreichisches Unternehmensgesetzbuch (UGB 2015).

⁵⁷ Basisinformationen beruhen auf den Länderbericht 2014. Nach Recherche auf der CPC-Website keine Anzeichen vorhanden, wonach man im Kfz-Sektor vorgenommen hat.

71. Ein Bedarf an einer nationalen Gesetzgebung wurde daher hinsichtlich direkterer und spezifischeren Konsumentenschutzbestimmungen geortet. Fahrzeuge seien teure Güter und allein dies sei Grund genug, eine tiefgreifende Regelung der Kfz-Branche zu erlassen. In vielen Punkten jedoch sei das EU-Schutzlevel hinreichend.
72. Konkrete Umsetzungspläne sind derzeit aber nicht bekannt.

b. Tschechien

73. In Tschechien sind bezüglich des Kfz-Gewerbes keine legislatorischen Abweichungen vom EU-Recht vorhanden oder geplant. Das tschechische «Office for the Protection of Competition» hat einen Bedarf geortet das aktuelle EU-Recht zu erweitern bzw. zu verbessern, jedoch werden keine konkreten Vorschläge gemacht.
74. Interessant ist insbesondere, dass die Behörde die frühere EG-GVO 1400/2002 als bessere Lösung für das Kfz-Gewerbe empfindet als das heutige EU-Recht.

c. Rumänien

75. Für die rumänische Automobilindustrie bestehen keine branchenspezifischen Gesetze. Zurzeit kommen für das Kfz-Gewerbe die europäischen Regelungen zur Anwendung.
76. Tendenziell herrscht in der Automobilbranche ein grosser Konkurrenzkampf und deshalb ist es verständlich, dass die Hersteller ihre Vertriebsnetze besser organisieren müssen, um auf dem Markt bestehen zu können.
 - Die Vertikal-GVO ist ein Werkzeug, welches in der Vergangenheit von der Wettbewerbsbehörde verwendet werden konnte, um Probleme innerhalb des Kraftfahrzeugsektors zu beheben.
 - Die EU-GVO 461/2010 ist für den rumänischen Kundendienst und Ersatzteilhandel ebenfalls von wichtiger Bedeutung. Beispielsweise bringt sie Klarheit bei Garantiemissbräuchen, was gleichzeitig ein sehr heikles Thema im Kundendienst ist. Darüber hinaus wird den unabhängigen Garagen Zugang zu technischen Informationen und Ersatzteilen gewährt.
77. Die häufigsten Probleme der Händler sind mit Vertragsklauseln verbunden, welche ihnen die Hersteller vorschreiben.
 - Die rumänische Wettbewerbsbehörde behandelt hauptsächlich Beschwerden, die mit Vertragsmissverständnissen verbunden sind und weniger mit Wettbewerbsverletzungen. Infolgedessen würde man einen Code of Conduct im Kfz-Gewerbe, der die Marktteilnehmer zu weniger missverständlichen Geschäftspraktiken verpflichtet, begrüßen.

- Die meisten Missverständnisse können durch das rumänische Zivilrecht gelöst werden. Unter diesen Umständen werden die aktuellen Bestimmungen der Artikel 101 und 102 AEUV, die EU-VO 330/2010 und die EU-GVO 461/2010 als ausreichend betrachtet.
- Nach Rücksprache mit der rumänischen Wettbewerbsbehörde stellen wir fest, dass es sich um eine allgemeine Bestimmung handelt und nicht um eine branchenspezifische für den Kfz-Sektor.
- Weitere legislatorische Massnahmen sind nicht geplant.

d. Spanien

78. Gemäss der Wettbewerbsbehörde gibt es in Spanien keine abweichende Regelung im Kfz-Gewerbe. Die aktuelle EU-Verordnungen werden als ausreichend bezeichnet und werden deshalb auch direkt angewendet.
79. Im Jahr 2011 wurde zwischen den Herstellern und Händlern ein Verhaltenskodex beschlossen, der die Parteien gegenseitig zu guten Geschäftspraktiken verpflichtet. Der sogenannte Code of Good Practices enthält darüber hinaus Schlichtungsmechanismen für die Hersteller und Händler.
- Die spanische Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (abgekürzt CNMC) hat in den Jahren 2011 und 2015 je einen Bericht verfasst, der potenzielle Wettbewerbsrisiken nennt in der Anwendung oder Entwicklung bezüglich des Code of Good Practices.
 - Laut der CNMC schränkt der aktuelle Verhaltenskodex den Automobilmarkt ein. Bereits seit einigen Jahren versucht die Behörde in Zusammenarbeit mit Automobilverbänden, Herstellern und Händlern den Code of Good Practices auszubauen und zu verbessern, jedoch ohne Erfolg. Es bestehen keine gleichen Voraussetzungen für alle Marktteilnehmer im spanischen Kfz-Sektor, sodass es den Betrieben immer schwieriger wird, unabhängig und selbstständig zu arbeiten.
80. Aufgrund der vielen Gesetzesverstösse innerhalb der spanischen Automobilindustrie sprach die spanische Wettbewerbsbehörde alleine im vergangenen Jahr Geldstrafen in der Höhe von 171 Millionen Euro aus. Dabei entfielen 131 Millionen Euro auf die Hersteller und die restlichen 40 Millionen verteilten sich auf die Händler und Vertriebspartner.⁵⁸

⁵⁸ <http://www.expansion.com/agencia/efe/2016/03/01/21711182.html>, besucht am 26. Mai 2016.

(3) Keine Reaktion auf die EU-Regelung

81. Wie in den vergangenen Jahren haben auch bis zur Befragung 2016 viele Länder nicht mit Tätigkeiten auf die neue rechtliche Situation im Kfz-Gewerbe in der EU reagiert. Die neue EU-Regulierung gilt nun seit zwei Jahren.

- Viele Mitgliedstaaten sind weiterhin in einer „Beobachtungs-Phase“, d.h. sie beobachten die Entwicklungen in der Branche bzw. ob überhaupt Änderungen in der Branche festzustellen sind seit den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen.
- In anderen Ländern beobachten die Wettbewerbsbehörden die Entwicklungen im Kfz-Gewerbe nicht oder nur ganz am Rande.

a. Deutschland

82. Das deutsche Bundeskartellamt sieht momentan keinen Bedarf für Anpassungen innerhalb der Gesetzgebung im Automobilsektor.

- Die EU-Regulierung ist in der nationalen Gesetzgebung verankert und wird auch in der Praxis angewendet. Das Bundeskartellamt wendet die EU-Regulierung, neben dem zwischenstaatlichen, auch für den lokalen Handel an, weil die grossen Hersteller aufgrund ihres breiten Vertriebsnetzes beinahe immer am internationalen Handel partizipieren. Infolgedessen besteht laut dem Bundeskartellamt auf nationaler Ebene keine faktische Möglichkeit, Gesetze für den Kfz-Handel einzuführen.
- Legislatorische Massnahmen sind in naher Zukunft nicht vorgesehen.

83. Das Bundeskartellamt musste im Jahr 2015 gegen die Hersteller Ford, Opel, Citroën und Peugeot ein Verwaltungsverfahren einleiten, weil sie ihren Händlern die Zusammenarbeit mit Kfz-Internetvermittlern erschwerten.

- Seitens der Hersteller wurden strenge «Internetstandards» eingeführt, welche die Händler einhalten mussten. Bei Nichteinhaltung wurden den Händlern der Boni bzw. die Verkaufshilfen gestrichen, was einen beachtlichen Anteil der Einnahmen der Händler darstellte. Die Bedingungen der Standards sahen ein explizites Verbot für die Zusammenarbeit zwischen den Händlern und den Kfz-Internetvermittlern vor.
- Dies führte dazu, dass die Markenhändler sich zeitweise komplett von der Zusammenarbeit mit Vermittlungsportalen abwendeten, aus Angst, die Bonis bzw. Verkaufshilfen der Hersteller nicht zu verlieren.
- Erst nach Intervention des Bundeskartellamtes verbesserte sich die Lage der Markenhändler. Durch die Zusammenarbeit des Bundeskartell-

amts und der Hersteller konnte das Verfahren schliesslich eingestellt werden.⁵⁹

84. Zu erwähnen ist an dieser Stelle auch, dass in Deutschland das Institut der relativen Marktmacht ein effektiver Weg ist, um einen allfälligen Missbrauch von Marktmacht der Hersteller ihren Händlern gegenüber einzudämmen.
85. Am 6. Oktober 2015 erging ein Urteil des deutschen Bundesgerichtshofs, in welchem das Gericht sich mit dem Ersatzteilmarkt auseinandergesetzt hat.
- Der relevante Markt für Ersatzteile einer Marke umfasst grundsätzlich neben den Original-Teilen auch von Original-Teile-Anbietern hergestellte und vertriebene Original-Ersatz-Teile sowie von anderen Teileherstellern produzierte Teile, die den Original-Teilen qualitativ gleichwertig sind (Rz 85 des Urteils).
 - Die Klägerin hatte sich auf das Tuning von Porsche-Wagen spezialisiert und stand so in einer unternehmensbedingten Abhängigkeit gegenüber Porsche. Dies ist eine Form von relativer Marktmacht.
 - Die Verweigerung bzw. den Abbruch der Geschäftsbeziehungen und der Lieferungen an die Klägerin befand das Gericht als nicht rechtmässig – jedenfalls für den Geschäftsbereich (das Tuning), in dem Porsche nicht selber tätig war.⁶⁰
86. Insofern bestehen zumindest *de facto* mehr Aufgreifmöglichkeiten als auf EU-Ebene.

b. Lettland

87. Obwohl die lettische Wettbewerbsbehörde die alte EG-GVO 1400/2002 der heutigen Regelung vorziehen würde, existieren in Lettland keine nationalen Gesetze hinsichtlich des Kfz-Handels.
- Es sind auch keine Massnahmen geplant, die nationale Gesetzgebung zu verändern. Man ist mit der EU-VO 330/2010 und der EU-GVO 461/2010 grundsätzlich zufrieden, weil seit dem Inkrafttreten der neuen EU-Regulierung selten Probleme auftreten.
 - Momentan treffen bei der Wettbewerbsbehörde keine Beschwerden von den Konsumenten ein, was die Zufriedenheit bestätigt.

⁵⁹ Deutsches Bundeskartellamt, Fallbericht zu B9-28/15; B9-28/15-1 (Ford), B9-28/15-2 (PSA), B9-28/15-3 (Opel).

⁶⁰ Das gesamte Urteil ist abrufbar unter: <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=KZR%2087/13&nr=72668>; zuletzt besucht am 11. Juli 2016.

c. Polen

88. Das polnische Office of Competition and Consumer Protection teilt mit, dass die am 1. Juni 2013 in Kraft getretene Verordnung weiterhin zur Anwendung kommt.
- Die nationale Verordnung ist deckungsgleich mit der derzeitigen EU-Regelung.
 - In Polen sind keine Vorstösse oder konkrete Gesetzesentwürfe bekannt, welche in naher Zukunft die nationale Gesetzgebung verändern könnten. Die Wettbewerbsbehörde und der Konsumentenschutz sehen keinen Bedarf, die geltenden EU-Regulierungen anzupassen bzw. zu erweitern.
89. Hinsichtlich der Herstellergarantien hat das polnische Office of Competition and Consumer Protection Beschwerden von den Konsumenten erhalten.
- Reparatur- und Unterhaltsarbeiten, welche nicht von der Garantie gedeckt sind, dürfen nur von autorisierten Garagen durchgeführt werden.
 - Ausserdem sind die Garagisten dazu verpflichtet, für Garantiarbeiten nur Original-Ersatzteile der Hersteller zu benutzen. In der jüngeren Vergangenheit sind aber keine wegweisenden Gerichtsurteile innerhalb der Kfz-Industrie gefällt worden.

d. Zypern

90. Aus den vorhandenen Daten geht hervor, dass die zypriotische Wettbewerbsbehörde weiterhin die EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 für nationale Angelegenheiten direkt anwendet.
- Es kann damit gerechnet werden, dass die nationale Gesetzgebung auch in Zukunft mit den aktuellen EU-Verordnungen operieren wird. Einerseits sind keine Änderungen auf nationaler Ebene geplant und andererseits ist die Wettbewerbsbehörde mit den derzeitigen Rahmenbedingungen zufrieden, weil man sie direkt auf nationale Fälle anwenden kann.
91. Die zypriotische Wettbewerbsbehörde belegte Daimler letztes Jahr mit einer Ordnungsbusse von 20 Millionen Euro und die «Cyprus Import Corporation Ltd» kam mit einer Ordnungsbusse von 700'000 Euro davon.
- Der Hersteller und die einheimische Firma hatten gegen die EU-VO Nr. 330/2010 und EU-GVO 461/2010 verstossen, weil sie zusammen eine vertikale Vereinbarung beschlossen, die rechtswidrig war.

- Daimler wählte für ihr Vertriebsnetz in Zypern die «Cyprus Import Corporation Ltd» als einzigen Vertriebspartner und schloss andere potenzielle Abnehmer aus.
- Der zypriotische Vertriebspartner weigerte sich weitere Markenhändler vom Hersteller Daimler in Zypern zu benennen, um seine Monopolstellung zu bewahren und die Preise hochzuhalten.

e. Schweden

92. In Schweden sind bezüglich dem Kfz-Gewerbe keine legislatorischen Massnahmen in Arbeit oder geplant, die vom geltenden EU-Recht abweichen.
- Die EU-GVO 461/2010 und die EU-VO 330/2010 sind fester Bestandteil der schwedischen Gesetzgebung und werden für nationale Angelegenheiten direkt angewendet. Laut der schwedischen Wettbewerbsbehörde soll das aktuelle EU-Recht beibehalten werden. Sie vertreten die Meinung, dass branchenspezifische Regulierungen innerhalb dem Kfz-Gewerbe vermieden werden sollen.
 - Darüber hinaus erhält die Wettbewerbsbehörde nur wenige bis gar keine Beschwerden.

f. Slowenien

93. Die EU-GVO 461/2010 und die EU-VO 330/2010 sind direkt ins slowenische Recht aufgenommen worden und haben weiterhin Gültigkeit. In Slowenien existiert keine abweichende Regelung hinsichtlich des Kfz-Gewerbes.
- Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die EU-Bestimmungen auch in Zukunft vollumfänglich in Slowenien angewendet. Durch das aktuelle EU-Recht konnte der slowenische Kfz-Markt harmonisiert werden. Der slowenischen Behörde sind ausserdem keine Beschwerden von Händlern oder Konsumenten bekannt.
94. In der jüngeren Vergangenheit zog die «Hyundai Avto Trade Slovenija» die Aufmerksamkeit der slowenischen Wettbewerbsbehörde auf sich, weil sie gegen das Kartellrecht verstossen hatte, indem sie absichtlich Garantiefälle falsch bearbeiteten.

g. Estland

95. Die estnischen Wettbewerbsbehörden erachten die geltenden Regelungen auf EU-Ebene als angemessen. Darüber hinaus stellt die Wettbewerbsbehörde fest, dass in Estland derzeit bis auf Weiteres wohl keine abweichenden Regelungen geplant

sind. Die aktuellen EU-Verordnungen sind folglich für das estnische Kfz-Gewerbe direkt anwendbar.

96. Die Wettbewerbsbehörde lässt verlauten, dass man in der aktuellen Lage zu wenig Erfahrung mit der EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 habe, um eine genauere Beurteilung vornehmen zu können.

h. Portugal

97. Portugal regelt einige Punkte in der nationalen Rechtsordnung. Diese entsprechen den EU-Normen EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010, sodass sich die nationalen Gesetze an die von der EU vorgeschriebenen Richtlinien halten und im nationalen Recht zur Anwendung kommen.
98. Laut der portugiesischen Wettbewerbsbehörde sieht die nationale Gesetzgebung keine speziellen Vorschriften für das Kfz-Gewerbe vor. Die geltenden nationalen Gesetze würden genügend Schutz bieten.
- Beispielsweise ist das Recht eine eigene Firma zu gründen in der portugiesischen Verfassung unter dem Artikel 61 verankert. Weiterhin bietet die portugiesische Rechtsordnung seit dem Jahr 2011 die Möglichkeit eines freiwilligen Schiedsgerichtsverfahrens.
 - Darüber hinaus können die nationalen Gesetze bezüglich des Konsumentenschutzes auch für die Automobilbranche angewendet werden.⁶¹
99. Im Zeitraum von 2013 - 2015 wurden einige heikle Fälle behandelt, in denen die Hersteller Peugeot, Ford, Fiat, Audi, Volkswagen und Skoda involviert waren.
- All diese Hersteller bauten in den Garantieverlängerungsverträgen Klauseln ein, welche die Konsumenten hinderten, Reparatur- und Wartungsarbeiten in unabhängige Garagen durchführen zu lassen. Falls eine nichtautorisierte Markengarage die Arbeiten am Fahrzeug ausführte, ging die Herstellergarantie unter.
 - Durch das Einschreiten der portugiesischen Wettbewerbsbehörde konnte mit den Herstellern eine Einigung erzielt werden. Den Konsumenten wurde gestattet, auch in unabhängigen Garagen Arbeiten an ihren Fahrzeugen auszuführen, ohne dass die Garantieverlängerung untergeht. Der Wettbewerbsbehörde liegen keine Angaben zu weiteren Vorkommnissen vor.

⁶¹ Keine branchenspezifischen Gesetze für nationalen Kfz-Sektor.

i. Dänemark

100. Die EU-VO 330/2010 sowie die EU-GVO 461/2010 sind im dänische Wettbewerbsrecht integriert. Es besteht keine nationale Gesetzgebung bezüglich des Kfz-Handels und es liegen auch keine Hinweise vor, die darauf schliessen, dass in absehbarer Zeit mit legislatorische Vorstössen zu rechnen ist. Die dänische Wettbewerbsbehörde sieht keinen Bedarf an der aktuellen EU-Regulierung Änderungen vorzunehmen und ist mit der aktuellen Lage zufrieden. Der Übergang von der EG-GVO 1400/2002 zu den aktuell geltenden Verordnungen ist gut gelungen.
101. Anhand der Informationen der dänischen Wettbewerbsbehörde sind keine nennenswerten Geschehnisse oder Gerichtsfälle bekannt, die auf etwas Anderes schliessen lassen. Des Weiteren bevorzugt man das aktuelle EU-Recht zum Kfz-Gewerbe eher als die frühere EG-GVO 1400/2002.

j. Slowakei

102. Laut der Antimonopoly Office of the Slovak Republic bestehen zurzeit keine nationalen Gesetze in der Kfz-Branche. Sie erachtet die heutige Rechtsordnung von der EU als ausreichend und sieht daher keinen Bedarf, auf nationaler Ebene Änderungen vorzunehmen.
103. In der Slowakei verweist man darauf, dass man mit der aktuellen EU-Gesetzgebung keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Dennoch gehen aus der heimischen Automobilindustrie Beschwerden ein, welche sich aber nicht auf die Gesetzgebung beziehen. Nähere Angaben zu den Beschwerden werden nicht gemacht.

k. Belgien

104. Es liegen keine Hinweise vor, dass die belgische Wettbewerbsbehörde auf eigene Initiative neue Gesetze bezüglich des Kfz-Gewerbes einführen möchte. Die aktuelle europäische Gesetzgebung tangiert das nationale Wettbewerbsrecht nur peripher.

l. Niederlande

105. In den Niederlanden sind die bisher geltenden Verordnungen weiterhin in Kraft. Für die Zukunft sind keine legislatorischen Massnahmen geplant, die auf eine Veränderung im Kfz-Gewerbe hindeuten.

m. Kroatien

106. Es sind keine abweichenden Regulierungen bekannt. Die EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 sind als Verordnungen direkt anwendbar. Konkrete Pläne oder Vorstösse, die den kroatischen Automobilsektor entscheidend verändern könnten, sind nicht ersichtlich.

n. Litauen

107. Die litauischen Bestimmungen zum Kfz-Gewerbe entsprechen den Normen der EU. Innerhalb der litauischen Politik gibt es keine Bestrebungen, an den geltenden Bestimmungen etwas zu ändern.

o. Italien

108. Es gibt keine spezifische nationale Gesetzgebung auf dem Automobilsektor ausser der EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010. Die italienische Wettbewerbsbehörde ist seit dem Wegfall der EG-GVO 1400/2002 mit der aktuellen Rechtsordnung zur Kfz-Branche zufrieden und lässt verlauten, dass für die Zukunft nicht mit legislatorischen Massnahmen oder Vorstössen gerechnet wird.
109. In der Vergangenheit sind im heimischen Automobilsektor keine nennenswerten Beschwerden oder Beanstandungen seitens der Konsumenten bei der Behörde eingegangen. Nach einer sinkenden Konsumentenstimmung von 2010 - 2013 gibt es seit 2015 wieder erste Anzeichen für eine Verbesserung der Konsumentenstimmung, was die italienische Kfz-Industrie auf eine bessere Zukunft hoffen lässt.

p. Irland

110. In Irland wurden die EU-Regulierungen direkt ins nationale Recht implementiert und finden auch weiterhin auf nationale Fälle im Kfz-Gewerbe Anwendung.
- Der Automobilsektor ist von geringer wirtschaftlicher Bedeutung in Irland. Dementsprechend gibt es nur eine geringe Nachfrage nach branchenspezifischen Wettbewerbsbestimmungen auf nationaler Ebene und Wettbewerbsfragen in diesem Bereich werden unter Bezugnahme auf die Leitlinien des aktuellen EU-Rechts beurteilt.
 - Die Absatzzahlen in der Kfz-Branche in Irland fielen während der Rezession in den 2010er Jahren, aber der Umsatz hat sich im Wesentlichen aufgrund des starken Wirtschaftswachstums ab 2014 wieder erholt.
111. Laut der irischen Wettbewerbsbehörde erhalten sie jährlich ca. eine Beschwerde, was eine zufriedenstellende Zahl darstellt. Dies führt wohl dazu, dass man keinen Bedarf geortet hat, die aktuelle Rechtslage zu verändern. Des Weiteren sind in Irland keine Veränderungen in naher Zukunft im Bereich des Kfz-Gewerbes geplant.

q. Grossbritannien

112. Die britische Competition and Markets Authority (abgekürzt CMA) erwähnt insbesondere, dass sie über keine grossen Erfahrungen oder Wissen in Bezug auf den britischen Automobilsektor verfügen.
113. Im Jahr 2013 hat das Office of Fair Trading (eine der Vorgängergremien des CMA) eine Reihe von Vertragsverletzungen bezüglich dem Vertrieb von Nutzfahrzeugen festgestellt.
- Die Vertragsverletzungen unterschieden sich in der Regel. Dabei ging es oft um Marktaufteilungen, Preisgestaltungen und den Austausch geheimer und sensibler Daten.
 - Im Jahr 2013 wurde der Hersteller Mercedes-Benz und seine Markenhändler zu Geldstrafen in Millionenhöhe bestraft, weil sie mehrmals das britische Wettbewerbsrecht verletzt hatten.⁶²
114. Zwar bestehen momentan nur wenige Beschwerden, mit denen sich das CMA befassen muss, aber bei der Einführung der neuen EU-Regelungen im Jahr 2010 befürchteten einige Händler der Kfz-Branche, dass die neue Regelung eine ungerechte Machtverteilung zwischen den Autohersteller und Händlern verursachen könnte, weil gewisse Schutzmassnahmen aus der EG-GVO 1400/2002 abgeschafft wurden. Diese Angst hat sich bisher nicht bestätigt, da keine Beschwerden hinsichtlich dieser Bedenken eingegangen sind.

VI. Resultate der Verbände-Befragung

115. Es wurden per E-Mail Fragebögen an 39 Verbände des Automobilgewerbes in den Ländern der Europäischen Union versandt, gefolgt von einer Erinnerung per E-Mail sowie einer telefonischen Nachfassaktion. Neun Verbände haben eine Antwort zurückgeschickt (23%). Bei einigen Verbänden konnten entsprechende Informationen auf der Website gewonnen werden.

(1) Verbände „Pro EU-Regulierung“

a. ACEA

116. Die European Automobile Manufacturer's Association (ACEA) befürwortet die neuen Regelungen.

⁶² Fallbericht (No. CE/9161-09) der britischen CMA vom 27. Juni 2014.

- ACEA⁶³ ist der Meinung, dass es keine Gründe gebe, eine separate und strengere Regulierung für Vertriebsverträge vorzusehen.
- ACEA vertrat (und vertritt weiterhin) den Standpunkt, dass zivilrechtliche Bestimmungen, wie in Art. 3 in der alten EG-GVO 1400/2002 enthalten, nicht auf EU-Ebene (d.h. in die EU-Verordnung), sondern zum guten Benehmen und zu den üblichen Verhaltensgrundsätzen im Geschäftsverkehr gehören.
- Um das Gleichgewicht beizubehalten und die Vertragsposition des Händlers nicht zu beeinträchtigen, wurde der sog. „Code of Good Practice“⁶⁴ aufgesetzt, wo u.a. Art. 3 der EU-VO-1400/2002 zumindest teilweise integriert wurde.⁶⁵
- ACEA veröffentlichte auf ihrer Website eine kurze Zusammenfassung bezüglich der neuen Gruppenfreistellungsverordnung sowie den Code of Good Practice. Abgesehen von dieser Publikation, sind keine besonderen Verbandsinteressen im Zusammenhang mit der neuen EU-Regelung publiziert worden.

b. VDA

117. **Jahresbericht.** Der Verband der Automobilindustrie (VDA) ist auch im Jahresbericht 2015 – wie bereits 2014 – zufrieden mit der EU-VO 330/2010:

- Sie stelle für Industrie und Handel eine verlässliche Rechtsgrundlage zugunsten der Fortführung von selektiven Vertriebssystemen dar. Mit der EU-VO 330/2010 gehe eine Planungs- und Investitionssicherheit einher, die insbesondere für mittelständische Handelsbetriebe ein entscheidender Faktor für das Bestehen im Wettbewerb unter den Marken sei.
- Die EU-VO 330/2010 ermögliche durch flexiblere Regelungen sowohl Herstellern wie auch Händlern, Kosten zu senken und die Effizienz der Vertriebsnetze zu erhöhen. Der anhaltende Wettbewerbsdruck für In-

⁶³ ACEA represents the common interests of 15 major European manufacturers of passenger cars, vans, trucks and buses at European level. Its members are BMW, DAF Trucks, Daimler, FIAT, Ford of Europe, General Motors Europe, Jaguar Land Rover, MAN, Porsche, PSA Peugeot Citroën, Renault, Scania, Toyota Motor Europe, Volkswagen and Volvo.

⁶⁴ ACEA, Block Exemption Regulations and ACEA Code of Good Practice, <http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/block-exemption-regulations-and-acea-code-of-good-practice>, besucht am 20. Juni 2016.

⁶⁵ ACEA, Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing, S. 1f., http://ec.europa.eu/competition/consultations/2008_motor_vehicle/acea_en.pdf, besucht am 11. Juli 2016.

dustrie und Kfz-Gewerbe setze Produktions- und Vertriebskosten unter grossen Anpassungsdruck.

- Die EU-VO 330/2010 erlaube den Partnern der Automobilwirtschaft, sich den veränderten Bedingungen leichter anzupassen. Insbesondere erleichtere sie den einzelnen Marken, ihre Geschäftsmodelle individuell anzupassen. Einen Einheitsweg der Gestaltung der vertikalen Vertriebsbeziehungen müsse es aber nicht geben.⁶⁶

118. **Fragebogen.** Der VDA hat den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Daraus geht hervor:

- In Deutschland bestehen nationale Gesetze betreffend Kündigungsschutz und -frist, Investitionsschutz und Niederlassungsfreiheit.
- Die EU-VO 330/2010 gilt in Deutschland unmittelbar. Sie sei nationales Recht.
- Gemäss VDA sind auch in den kommenden drei bis fünf Jahren keine gesetzgeberischen Massnahmen geplant. Der Verband sieht auch keinen Anlass dazu.
- Während des untersuchten Zeitraumes von 2010 bis 2016 haben weder der Verband selbst noch angeschlossene Mitglieder Beschwerde bei der deutschen Wettbewerbsbehörde eingereicht. Ebenso stellt sich die Lage bei den nationalen Gerichten dar, dort wurden ebenfalls keine Klagen eingereicht.

(2) Verbände „Contra EU-Regulierung“

a. ZDK (Deutschland)

119. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) verneint das Bestehen nationaler Gesetze zum Automobilsektor.

- Jedoch bestehen die üblichen nationalen Gesetze bezüglich des Kündigungsschutzes. Es ist an dieser Stelle auch auf die „relative Marktmacht“ hinzuweisen, mit welcher ein allfälliger Missbrauch von Marktmacht aufgegriffen werden kann.
- Gesetzgeberische Massnahmen sind nicht geplant.

⁶⁶ VDA, Jahresbericht 2015, <https://www.vda.de/de/services/Publikationen/jahresbericht-2015.html> , zuletzt besucht am 08. Juli 2016; Jahresbericht 2013, http://www.vda.de/de/publikationen/publikationen_downloads/detail.php?id=1182 , besucht am 08. Juli 2016.

120. Der ZDK sieht jedoch Potential in Bezug auf den Investitionsschutz, er führt deshalb entsprechende Gespräche mit dem dafür zuständigen Bundesministerium für Wirtschaft.
121. Es wurden Beschwerden bei der nationalen Wettbewerbsbehörde eingereicht, welche jedoch nicht in Verbindung mit der neuen Regelung von 2010 stehen.
- Ebenfalls wurden bei einem nationalen Gericht während des untersuchten Zeitraums (2010 - 2016) Klagen von den Verbandsmitgliedern zu unterschiedlichen Themen eingereicht. Die entsprechenden Urteile werden nicht weiter erläutert.
122. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat ein Positionspapier zum Thema „Aktuelle Situation und Perspektiven im deutschen Automobilhandel“ (Juni 2013) verfasst, in welchem er die Frage der Notwendigkeit von Regelungen für den Automobilhandel diskutiert.
- Das Positionspapier hält zunächst fest, dass die EU-Kommission mehrfach betont habe, dass Automobilhersteller ihre Händlerverträge aufgrund der neuen Regelung nicht ändern müssten. Die Verträge könnten so belassen werden wie sie vor Inkrafttreten der EU-VO 330/2010 bestanden.
 - Es musste jedoch festgestellt werden, dass die meisten Hersteller die Möglichkeit nutzten, ihre Händlerverträge mit Wirkung zum 1. Juni 2013 zu ändern und die neuen Freiräume welche im Rahmen der EU-VO 330/2010 möglich sind, ausschöpften. Die Vertragsänderungen beinhalten „nicht nur teils sehr weitreichende GVO-induzierte Änderungen“, sondern oft „wurden darüber hinaus auch Vertriebsstandards und Konditionen zum Nachteil des Handels geändert.“ Erschwerend kommt dazu, dass den Händlern bei der Gestaltung der neuen Verträge kein Mitspracherecht gewährt wurde.
 - Die Vertragsänderungen seien so einschneidend, dass sich die wirtschaftlichen Perspektiven für die Händler nachhaltig verschlechtert haben. Insofern stellt der Verband einen ernsthaften Bedarf des Automobilhandels nach Regelungen i) zum Mehrmarkenvertrieb, ii) zur Übertragung des Händlervertrages ohne Zustimmung des Automobilherstellers und iii) zu einem Investitionersatzanspruch fest.
 - Weiter wird im Positionspapier auf das erhebliche Machtungleichgewicht zwischen den international tätigen Automobilherstellern und den auf einen Markt beschränkten, überwiegend klein und mittelständisch geprägten Automobilhändlern hingewiesen. Dieses komme durch die

Vertragsänderungen (welche nota bene nicht nur auf die GVO-Veränderungen zurückzuführen sind) besonders deutlich zur Geltung.

b. ZDS (Polen)

123. In Polen deckt die nationale Gesetzgebung einige Punkte ab:

- Grundsätzlich ist der Investitionsschutz in den nationalen Gesetzen enthalten, doch er kann beispielsweise im Händlervertrag ausgeschlossen werden – was Usus ist. Andererseits ist der Investitionsschutz auch abhängig von der Interpretation, was für eine Art von synallagmatischem Kontrakt der Händlervertrag ist.
- Ebenfalls sind das Schiedsgerichtsverfahren und die Niederlassungsfreiheit in der nationalen Gesetzgebung vorgesehen. Zu weiteren nationalen Gesetzen äussert sich der Związek Dealerów Samochodów (ZDS) nicht.
- Somit ist die EU-VO 330/2010 im Vergleich zu den nationalen Normen teilweise inkongruent, wobei letztere schon länger existieren.

124. In den nächsten drei bis fünf Jahren sind legislatorische Massnahmen geplant.

- Namentlich soll z.B. die Kündigungsfrist zwei Jahre betragen (vgl. ACEA Code of good practice).
- Wie bereits erwähnt lässt sich ein allfälliger Investitionsschutz des Händlers ausschliessen, was ihm automatisch das ganze Investitionsrisiko aufbürdet. Das neue Gesetz soll solche Bestimmungen in vertikalen Vereinbarungen verbieten.

125. Der Verband hat einen Entwurf aufgesetzt um den „wirtschaftlich Schwächeren“ von vertikalen Vereinbarungen zu schützen.

- Dieser soll auf alle vertikalen Vereinbarungen und nicht nur auf jene im Automobilsektor angewandt werden.
- Der Gesetzesentwurf wurde dem Parlament, dem Minister für Entwicklung und dem Finanzminister vorgelegt. Aktuell ist eine Antwort noch ausstehend. Wobei starker Widerstand von in Polen operierenden Unternehmen der „zweiten Seite“ (=Hersteller / Importeure) einer vertikalen Vereinbarung erwartet wird. Der Verband wäre zufrieden wenn all seine Vorschläge umgesetzt würden.

126. Es wurden drei Beschwerden bei der nationalen Wettbewerbsbehörde eingereicht.

- Sie betrafen Toyota, Peugeot und Hyundai und wurden alle abgewiesen.
- Während der Untersuchungsperiode von 2010 bis 2016 wurde eine Verfassungsklage gegen Toyota beim Verfassungsgericht eingereicht, wobei auch diese abgewiesen wurde.
- Eine Klage gegen Hyundai wird derzeit ans Oberste Verwaltungsgericht weitergezogen. Sollte diese Klage abgelehnt werden, wird eine Verfassungsklage beim Verfassungsgericht eingereicht.

127. Einige Urteile sind in Zivilprozessen ergangen.

- Sie betrafen Klagen für Reparaturen nach Unfällen gegen Autoversicherungsgesellschaften. Kernthema waren die Verwendung von Original-Ersatzteilen oder das Recht auf einen Ersatzwagen.

c. CECRA (EU)

128. Das CECRA (European Council for Motor Trades and Repairs (CECRA)) hat den Fragebogen nicht ausgefüllt, sondern ein mehrseitiges Positionspapier⁶⁷ zugestellt

129. Darin beschreibt der Verband die wesentlichen Punkte der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010, wie beispielsweise vertragliche Mindestdauer, oder Mehrmarkenvertrieb aller Arten. Das Positionspapier beinhaltet auch einen Rechtsvergleich mit Staaten, welche nationale Gesetze zum Automobilsektor haben.

1. Initiative gegen unfaire Handelspraktiken

130. Im Jahr 2011 veröffentlichte CECRA ein Positionspapier über unlautere Geschäfts- und Vertragspraktiken.

- CECRA warnte davor, dass nach Ablauf der EG GVO-1400/2002 die Autohändler, vorwiegend KMU, von den Automobilherstellern abhängig werden. Daraufhin wurde die European Business Test Panel Konsultation der Kommission Generaldirektion Binnenmarkt und Dienstleistungen (GD MARKT) ins Leben gerufen, mit dem Ziel, Informationen über unlautere Geschäftspraktiken zu sammeln und Optionen für eine Verbesserung zu prüfen.
- CECRA motivierte ihre Mitglieder, die Kommission über unlautere Praktiken zu informieren und es gingen 250 Antworten aus der Automobil-

⁶⁷ CECRA (European Council for motor trades and repairs), Positionspapier „Protecting Automotive Dealers in Europe – CECRA’s initiatives post-Block Exemption Regulation, <http://www.cecra.eu/dossiers/CECRA%20Lobbying%20-%20Nov%202014.pdf>, besucht am: 15.Mai 2016.

branche ein. Die Kommission entschied deshalb, diesen Bereich separat zu untersuchen.

- Die Kommission kam zum Schluss, mittels einer Mitteilung die Mitgliedsstaaten zu ermuntern, selbst nach Wegen für den Schutz der Einzelhändler zu suchen. Somit bleibt das Problem ungelöst.
- Als Antwort darauf bildete CECRA mit anderen europäischen Handelsorganisationen aus dem Non-Food Bereich eine Allianz gegen unlautere Geschäftspraktiken. Die Allianz hofft nun darauf, dass die Kommission ihre Entscheidung überdenkt und gegen das Problem der unlauteren Geschäftspraktiken ankämpft. Dazu hat sie auch bei Mitgliedern des europäischen Parlaments lobbyiert.

2. Rechtsvergleich mit anderen europäischen Staaten

131. Nach Ablauf der EU-VO 330/2010 konnte und kann jeder Mitgliedsstaat selber entscheiden, ob Autohändler nach nationalem Recht geschützt werden.

- Die Annahme diverser Rechtsstandards führt jedoch zu einer Ungleichbehandlung innerhalb der EU, da einige Staaten Schutzgesetze haben und einige wiederum nicht. Dies führt auch zu unlauterem Wettbewerb zwischen den Mitgliedsstaaten.
- Trotzdem fördert CECRA die nationalen Verbände, eigene rechtliche Lösungen in ihren Staaten in Verbindung mit ihren Bemühungen auf europäischer Ebene zu suchen.
- Dies geschah bis anhin auch in einigen Ländern, so haben beispielsweise Österreich oder Luxemburg Gesetze zum Schutz von Autohändlern erlassen.

3. Zukunft

132. CECRA strebt wieder eine EU-weite Regelung des Automobilsektors an und hat dafür auf höchster politischer Ebene diverse Schritte eingeleitet und lobbyiert auch bei den entsprechenden Amtsstellen.

- Da CECRA erhebliche Schwachstellen bei der neuen Regulierung sieht, setzt sich der Verband für eine Anpassung und Erweiterung des „Code of Conducts“ ein.
- Der Vorschlag von ACEA beinhaltet eine zweijährige Kündigungsfrist sowie eine Schiedsgerichtsklausel. CECRA fordert weitere wettbewerbsrechtlich relevante Mindestvertragsklauseln, nämlich ein Recht auf Veräusserung des Kfz-Betriebes mit der Marke, ein Investitionser-

satz bei vorzeitiger Kündigung, die Fortsetzung des Mehrmarken-Vertriebs etc.⁶⁸

d. ADAL (Luxemburg)

133. Association des Distributeurs Automobiles Luxembourgeois (ADAL) hat die aktuelle nationale Gesetzgebung (welche von der Regelung auf EU-Ebene abweicht) während des ganzen Prozesses massgeblich beeinflusst. Dies tat er vor allem in der Funktion als Berater und Mediator. Somit konnte das Gesetz in die gewünschten Bahnen gelenkt werden und ein allfälliger Machtmissbrauch durch die Hersteller bzw. Importeure wird erheblich erschwert. Dies weil die nationalen Gesetze sehr abschreckend wirken.
- Die existierende nationale Gesetzgebung deckt die Bereiche Kündigungsschutz bzw. Kündigungsfristen, Investitionsschutz und Schiedsgerichtsverfahren ab. Ebenso hat ein Händler das Recht, allfällige Waren im Lager nach der Auflösung der vertikalen Vereinbarung mit dem Importeur zu retournieren bzw. dem Importeur zurück zu verkaufen.
 - Aufgrund dieser jungen Normen sind aktuelle keine weiteren gesetzgeberischen Massnahmen geplant. Einzig ein Bedarf für den Schutz des Mehrmarkenvertriebs wird geortet, ist aber nicht prioritär.
134. Im befragten Zeitraum von 2010 bis 2016 wurden weder Klagen durch den Verband noch durch Verbandsmitglieder bei der luxemburgischen Wettbewerbsbehörde oder einem nationalen Gericht eingereicht.
135. Eine Klage wurde von einer Unternehmung eingereicht, welche kein Mitglied von ADAL ist.

e. Dansk Bilbrancheråd (Dänemark)

136. Die dänische Gesetzgebung sieht bereits heute Schiedsverfahren, eine grundsätzliche Niederlassungsfreiheit für Unternehmen des Automobilsektors sowie die Verwendung von nicht-original aber qualitativ gleichwertigen Autoersatzteilen vor.
- Die dänischen Gesetze sind weitgehend identisch mit der EU-VO 330/2010. Der Verband ist damit zwar mehrheitlich zufrieden, allerdings hat er immer wieder gegen den autorisierten Markt bezüglich der Auslegung und Beendigung des Gesetzes zu kämpfen (sowohl auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene).

⁶⁸ Oberwallner, S. 7.

- Es wird Potenzial geortet, die Gesetze so anzupassen, dass Interpretationsschwierigkeiten vermieden werden können. Aktuell treten diese vor allem im Bereich der Rechte von unabhängigen Werkstätten und in Garantieangelegenheiten von Verbrauchern auf.
137. Für die nächsten drei bis fünf Jahre sind keine konkreten gesetzgeberischen Tätigkeiten geplant.
138. Der Verband selbst möchte auf den Gesetzgebungsprozess durch höhere Verbände, welche national und international mehr politisches Gewicht haben, Einfluss nehmen. Dabei betreibt Dansk Bilbrancheråd auch selbst Lobbying und wird vor der Verabschiedung von neuen Gesetzen angehört.
139. Der Verband hat bei einem nationalen Gericht in den letzten vier Jahren ungefähr zehn Klagen betreffend Garantiedauer eingereicht.

f. VÖK (Österreich)

140. In Österreich besteht mit dem KraSchG ein weitergehender Schutz als auf EU-Ebene.
- So enthalten die nationalen Gesetze (inkl. KraSchG) Regeln bezüglich Kündigungsschutz und Kündigungsfrist (24 Monate). Des Weiteren wird ein Investitionsschutz gewährleistet.
 - Für Schiedsverfahren besteht eine Ombudsstelle innerhalb der Wirtschaftskammer.
 - Der Zugang zu technischen Informationen und Werkzeugen ist im KraSchG geregelt.
 - Zudem bestehen Normen bezüglich der Übertragung der Markenverträge auf einen Markenkollegen.
141. Die EG GVO-1400/2002 unterscheidet sich von den österreichischen Gesetzen und wird nur teilweise durch das KraSchG ersetzt.
142. Der Verband ist trotz KraSchG mit der aktuellen Situation unzufrieden. Er sieht seine Mitglieder schlechter gestellt im Vergleich zur EG GVO-1400/2002, insbesondere wegen den Einschränkungen in Bezug auf den Mehrmarkenvertrieb.
143. Der Verband Österreichischer Kraftfahrzeug-Betriebe (VÖK) hat massgeblich zum KraSchG beigetragen: Das österreichische Kraftfahrzeugschutzgesetz KraSchG ist

auf eine Initiative des VÖK zurückzuführen. Der VÖK wies im Juni 2008 in einer Resolution auf die Dringlichkeit neuer rechtlicher Rahmenbedingungen hin.⁶⁹

144. Für die kommenden drei bis fünf Jahre sind dem VÖK keine gesetzgeberischen Massnahmen bekannt. Er ortet jedoch Bedarf, die Gesetzgebung in Bezug auf den österreichischen Automobilsektor anzupassen.

- Er plädiert insbesondere für ein Verbot des Direktvertriebs durch die Hersteller (vgl. dazu „Dealer Act“ in den USA, welcher eine strikte Trennung zwischen Händler und Hersteller vorschreibt), sowie auf eine Untersuchung der konkreten Wettbewerbsverhältnisse.
- Diese Interessen vertritt der VÖK durch Initiativen für einen fairen Wettbewerb bei den gesetzlichen Interessensvertretungen (Kammern). Aktuell sieht sich der Verband einer vollständigen Abhängigkeit seitens der Hersteller und Importeure gegenübergestellt.
- Als weitere Massnahmen setzt sich der Verband für einen fairen Interessenausgleich zwischen Herstellern, Händlern und Endverbrauchern sowie andere Vertragsgestaltungen ein, denn in der aktuellen Situation haben die Hersteller und Importeure eine marktbeherrschende Stellung.

145. Bei der nationalen Wettbewerbsbehörde werden laufend Beschwerden von Autohändlern eingereicht. Diese insbesondere aus Anlass ungerechtfertigter Verschlechterungen durch Vertragsänderungen der Richtlinien und Standards von Herstellern zu Lasten der Händler und Werkstätten.

- Diese Beschwerden widerspiegeln die momentane Lage mit der Vormachtstellung von Herstellern und Importeuren sehr gut. Der VÖK hat auch schon Klagen von Mitgliedern bei einem nationalen Gericht in den letzten sechs Jahren unterstützt.
- Im untersuchten Zeitraum von 2010 bis 2016 wurde ein konkretes Urteil erlassen. Es hatte keine Verbesserung der Position von Händlern und Werkstätten zur Folge, denn die Gerichte sehen in Herstellern bzw. Importeuren und Händlern gleich starke Partner. In der Realität ist jedoch der Vertriebspartner, unabhängig ob Autohändler oder –werkstätte, stets der schwächere Partner. Dies führt dazu, dass allfällige Verfahren existenzbedrohend wirken und meist mit dem Konkurs des schwächeren Partners enden.

⁶⁹ Autohaus Online, Österreich mildert GVO-Härten, <http://www.autohaus.de/kraschg-oesterreich-mildert-gvo-haerten-1226419.html>, besucht am 8. Juli 2016.

g. AKL (Finnland)

146. Finnland folgt der EU-VO 330/2010, weist aber auf nationaler Ebene einige Differenzen zur EU-Gesetzgebung auf. Der wichtigste Unterschied wird im Verbraucherschutz lokalisiert. In Finnland hat der Konsument eine Garantie von zehn Jahren oder 240'000 km auf den Gebrauchtwagen – solange hat der Händler allfällige Garantieleistungen zu erbringen. Im europäischen Verhältnis jedoch durchschnittlich nur zwei Jahre. Das sieht der AKL als Problem, da die Rechtslage EU-weit synchronisiert werden soll.
147. Der Verband AKL („Finnish Central Organisation for Motor Trades and Repairs“) zeigt sich mit der EU-VO 330/2010 unzufrieden.
- Primär empfindet er den fehlenden Investitionsschutz betreffend die Markeninvestitionen, den Kündigungsschutz und die Klausel des Mehrmarkenvertriebs als störend. Dies obwohl in der Praxis nur Toyota den Mehrmarkenvertrieb in Finnland limitiert.
 - Ebenso erachtet er Angelegenheiten im Umgang mit Kundendaten seitens der Importeure als unbefriedigend.
148. AKL erachtet es primär als seine Aufgabe „hinter“ den Markenhändlerorganisationen zu helfen, bessere Vertragsbedingungen mit den Importeuren auszuhandeln. Er hat jedoch bisher nicht versucht, die nationalen Gesetze in dieser Hinsicht zu ändern.
149. In den nächsten drei bis fünf Jahren sind gesetzgeberische Schritte im Bereich des Verbraucherschutzrechts für Gebrauchtwagen geplant.
- Z.B. soll auch der „zweite“ Händler (nicht zugelassener Händler) den Importeur für einen entdeckten Produktfehler in Anspruch nehmen können.
 - Weiteren Bedarf für gesetzgeberische Massnahmen sieht der Verband in den oben beschriebenen Bereichen und bei der Kfz-Steuer sowie in der kurz- und langfristigen Mehrwertsteuer-Besteuerung von Leasingfahrzeugen.
 - Diese Interessen verfolgt der Verband durch eigenes Lobbying sowohl bei Kontakten in Brüssel als auch auf nationaler Ebene. Zudem unterstützt er die Autohändler in Verhandlungen mit den Importeuren um angemessene Vereinbarungen zu treffen.
150. Während des untersuchten Zeitraumes von 2010 bis 2016 haben weder der Verband selbst noch angeschlossene Mitglieder Beschwerde bei der finnischen Wettbewerbsbehörde eingereicht.

- Identisch verhält es sich bei nationalen Gerichten, dort wurden ebenso keine Klagen eingereicht.
- Allerdings hat der Verband bei der EU eine offizielle Beschwerde betreffend des kurz- und langfristigen Problems der Mehrwertsteuer-Besteuerung von Leasingfahrzeugen eingereicht. Dabei ist er jedoch unterlegen.

h. DAF (Dänemark)

151. Im Juni 2008 wies Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF) in einem Bericht im Zusammenhang mit der Evaluierung des EG-GVO 1400/2002 der Europäischen Kommission auf diverse Schwachpunkte des Berichts hin, u.a. teilten sie der EU-Kommission mit, dass sie den Vorschlag der EU-Kommission, einem freiwilligen Code of Good Practice zuzustimmen, nicht befürworten.⁷⁰

i. Faconauto (Spanien)

152. Faconauto antwortete nicht auf die Befragung. Die Haltung des Verbands ging aber beim Länderbericht 2014 sowie aus einschlägigen Internetquellen hervor. Im September 2011 meldete der spanische Direkthändlerverband Faconauto dem Industrieministerium Spaniens, dass mehrere Automobilmarken kommuniziert hätten, dass sie ab 31. Mai 2013 die Händlerverträge auflösen werden. Der Kündigungsgrund variierte zwar, das Inkrafttreten der EU-VO 330/2010 und die damit zusammenhängende günstige Gelegenheit dabei das Verkaufsnetz anzupassen, waren aber offensichtlich.⁷¹

- Im darauffolgenden Februar 2012 verkündete Faconauto, während des „XX Congreso Nacional de la Distribución de Automoción“⁷², dass die Absicht einiger Hersteller nicht nur die Verschärfung und Erschwerung der aktuellen Vertragsbedingungen sei, sondern auch die Reduktion der Verkaufspunkte und sogleich die Stärkung der besser geführten Unternehmen.
- Weiter teilte Faconauto mit, dass zum damaligen Zeitpunkt – von den insgesamt 3'150 Direkthändlern in Spanien – von 1'500 Direkthändlern

⁷⁰ DAF, Commission Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing, S. 1f., http://ec.europa.eu/competition/consultations/2008_motor_vehicle/daf.pdf, besucht am 8. Juli 2016.

⁷¹ Cinco Dias, Varias marcas de coches anuncian a los concesionarios el fin de sus contratos, http://cincodias.com/cincodias/2011/09/01/empresas/1314884379_850215.html, besucht am 7. Juli 2016.

⁷² XX. Nationaler Kongress des Kfz-Vertriebes.

der Vertrag aufgelöst wurde und man darauf wartete, die Vertragsverhandlungen abzuschliessen. In Anbetracht dieser Tatsachen bat Faconauto die Regierung, Massnahmen einzuleiten, um die Beziehung zwischen den Kfz-Händlern und den Herstellern zu regulieren.⁷³

(3) Neutral oder keine Aktivitäten

a. Motoryzacyjnego (Polen)

153. Der Verband ist grundsätzlich zufrieden mit der herrschenden Rechtslage im Kfz-Bereich in Polen.
154. In den nächsten drei bis fünf Jahren sind keine neuen Gesetze geplant. Der Verband möchte jedoch die Regierung bei zukünftigen Gesetzesänderungen unterstützen. Dies will er erreichen in dem er Gesetzesänderungen bei Bedarf vorschlägt und auch aktiv am Gesetzgebungsprozess teilnimmt. Ebenso will er die Entwürfe zusammen mit der Automobilindustrie diskutieren und ihr den Standpunkt des Verbandes darlegen.
155. Während des befragten Zeitraumes von 2010 bis 2016 haben weder der Verband selbst, noch Autohändler Beschwerde bei der polnischen Wettbewerbsbehörde eingereicht. Identisch verhält es sich bei nationalen Gerichten.

b. Federauto (Italien)

156. Federauto informiert auf ihrer Website kurz über das Inkrafttreten der neuen EU-Regelung in der Automobilbranche.⁷⁴ Abgesehen von dieser Publikation, sind keine Informationen im Zusammenhang mit der neuen EU-Regelung veröffentlicht worden.

⁷³ Faro de Vigo, Las marcas negocian la renovación de sus contratos con 130 concesionarios gallegos, <http://www.farodevigo.es/economia/2012/02/21/marcas-negocian-renovacion-contratos-130-concesionarios-gallegos/625664.html>, besucht am 8. Juli 2016.

⁷⁴ Federauto, Normativa Europea, <http://www.federauto.it/sezione-pubblica/normativa-europea/?page=2>, besucht am 11. Juli 2016.

VII. Schlussfolgerungen

157. Es kann ein erhöhtes Bewusstsein und eine zunehmende Sensibilisierung der nationalen Wettbewerbsbehörden festgestellt werden: i) es sind wiederum mehr Rückmeldungen eingegangen als in der Vergangenheit, ii) die Antworten werden oft begründet, was zumindest auf eine Auseinandersetzung mit der Thematik hinweist, iii) falls der Fragebogen beantwortet wurde, ging die Rückmeldung jeweils auch an diverse Mitglieder der Behörde der antwortenden Person. Auch dies deutet auf eine Sensibilisierung und ein Interesse seitens der Behörden hin, iv) interessant war, dass einige Behörden, welche grundsätzlich zufrieden sind mit der aktuellen EU-Regelung, dennoch die alte Regulierung als passender empfanden.

(1) Behörden

158. Von 28 EU-Mitgliedsstaaten sind insgesamt 19 Rückmeldungen eingegangen. Erfreulicherweise haben sich an dieser Befragung EU-Mitglieder wie Italien oder Portugal erstmals an der Befragung beteiligt und somit zum ersten Mal Informationen aus erster Hand zur Verfügung gestellt.
159. Anhand der Auswertung ist ersichtlich, bei welchen EU-Mitgliedsstaaten die EU-VO 330/2010 und EU-GVO 461/2010 für die nationale Gesetzgebung einen hohen Stellenwert hat, weil diese Staaten viele Informationen liefern und auch über inhaltsreiche Gerichtsurteile berichten können. Generell waren bei den umfangreicheren Rückmeldungen mehrere Personen aus der Wettbewerbsbehörde involviert.⁷⁵
160. **Nicht-Teilnahme.** An der diesjährigen Befragung haben Belgien, Kroatien, Malta, Finnland, Frankreich, Bulgarien, Luxemburg, Litauen und die Niederlande nicht teilgenommen.

⁷⁵ Geht aus den Telefongesprächen und dem Verteiler der E-Mails hervor.

Reaktionen der EU-Staaten auf aktuelle EU-Regelung für das Kfz-Gewerbe (inkl. Nicht-Beantwortung)

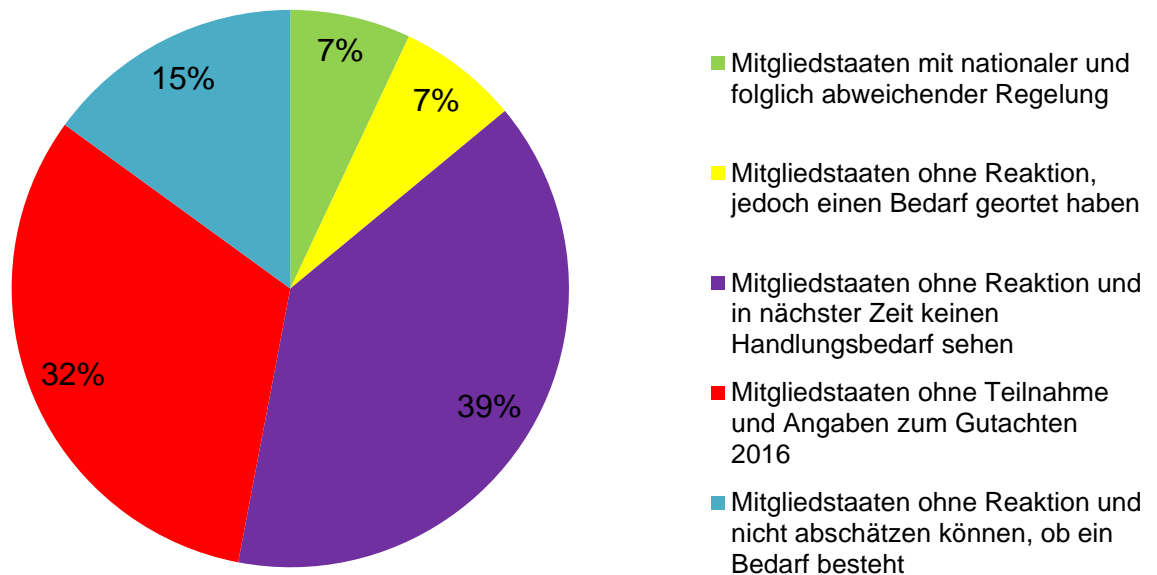


Abbildung 1: Legislatorische Aktivitäten im Kfz-Gewerbe in den EU-Mitgliedsstaaten

161. **Keine Reaktion: ca. 40%.** Rund 40% der EU-Mitgliedsstaaten haben keine Reaktion auf die aktuelle EU-Regelung gezeigt und sie direkt in die heimische Gesetzgebung implementiert. Es werden jeweils unterschiedliche Gründe genannt.
- Einerseits ist man mit der aktuellen EU-Gesetzgebung zufrieden und hebt oftmals im gleichen Atemzug auch die einheitliche Anwendung auf konkrete Fälle hervor.
 - Andererseits ist die geltende EU-Regelung für das Kfz-Gewerbe für gewisse EU-Staaten nur von geringer Bedeutung.
162. **Abweichende Regelung oder jedenfalls Bedarf oder Tendenz dazu: 30%.** Bei beinahe 30% der EU-Länder sind dennoch Tendenzen ersichtlich, abweichende Regelungen für den nationalen Kfz-Sektor zu erlassen oder es zumindest in Betracht ziehen, ihre nationale Gesetzgebung zu ändern.
- Einige Länder haben bereits Bestimmungen erlassen, die über das minimale Schutzniveau der EU hinausgehen (z.B. Österreich).
 - Andere haben einen Bedarf geortet, an der jetzigen EU-Rechtsordnung Änderungen vorzunehmen.

- Darüber hinaus können viele Wettbewerbsbehörden nicht abschätzen, ob die aktuelle EU-Rechtsordnung ausreichend ist, weil man über zu wenig Erfahrung verfügt.

163. Es ist möglich, dass das dreijährige Bestehen eine zu kurze Periode darstellt, um tatsächlich abwägen zu können, ob legislatorische Massnahmen notwendig sind.

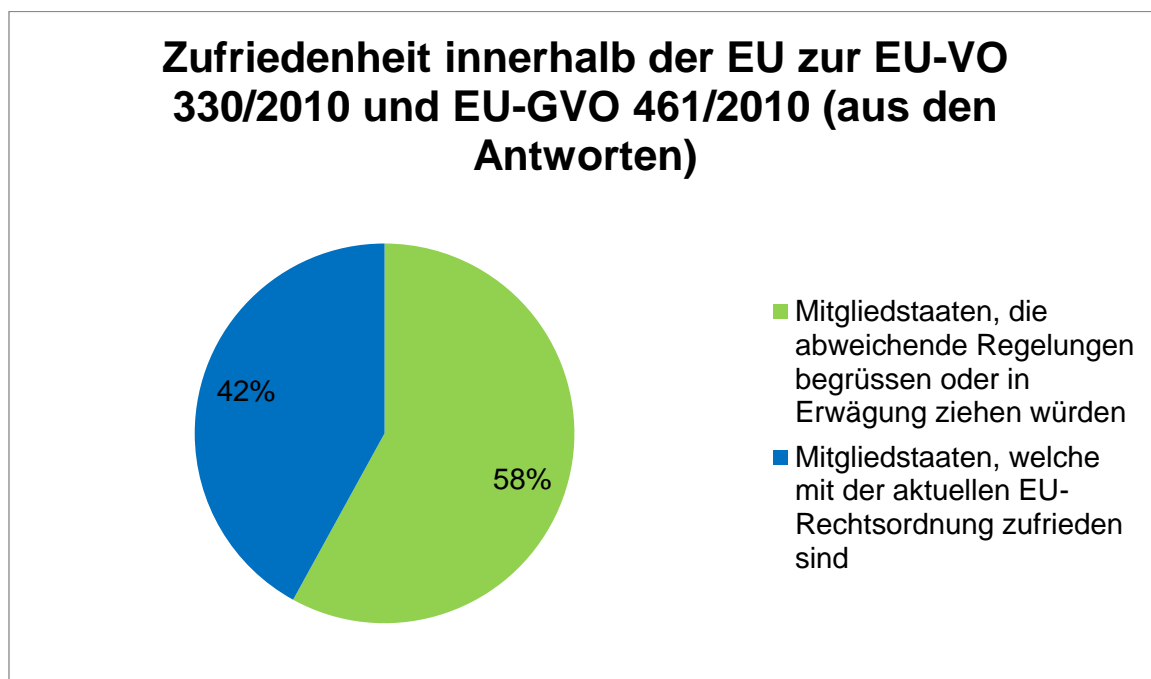
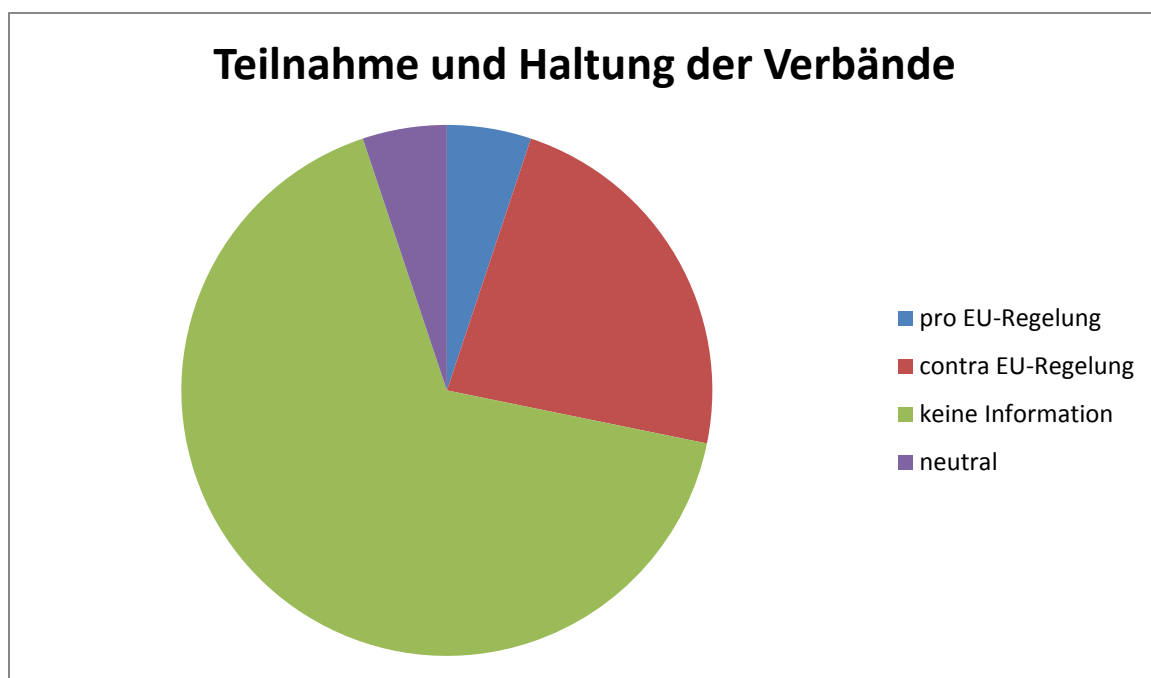


Abbildung 2: Zufriedenheit der EU-Mitgliedsstaaten zur aktuellen EU-Regelung

164. **Nicht (vollständig) zufriedenstellend: 58%.** Beinahe 60% vertreten den Standpunkt, dass abweichende Regelungen, die über die aktuelle EU-Rechtsordnung hinausgehen, zu begrüßen sind oder zumindest eine Option darstellen. Einige EU-Staaten haben bereits Massnahmen getroffen und ihren Marktteilnehmer innerhalb der Kfz-Branche einen besseren Schutz gewährt. Andere können sich abweichende Regelungen vorstellen, die auf der EG-GVO 1400/2002 basieren, weil man in der Vergangenheit positive Erfahrungen gemacht hat und es folglich eine logische Option darstellt.
165. **Zufriedenstellend: 42%.** Auf der Gegenseite erachten etwas mehr als 40% die aktuelle EU-Regelung als zufriedenstellend und ziehen sie der Vorgängerversion (EG-GVO 1400/2002) vor. Ein möglicher Grund ist die mangelnde Erfahrung der Wettbewerbsbehörden. Sie sind teilweise gar nicht in der Lage abzuschätzen, ob die aktuelle Gesetzgebung ausreicht oder Massnahme ergriffen werden müssen.

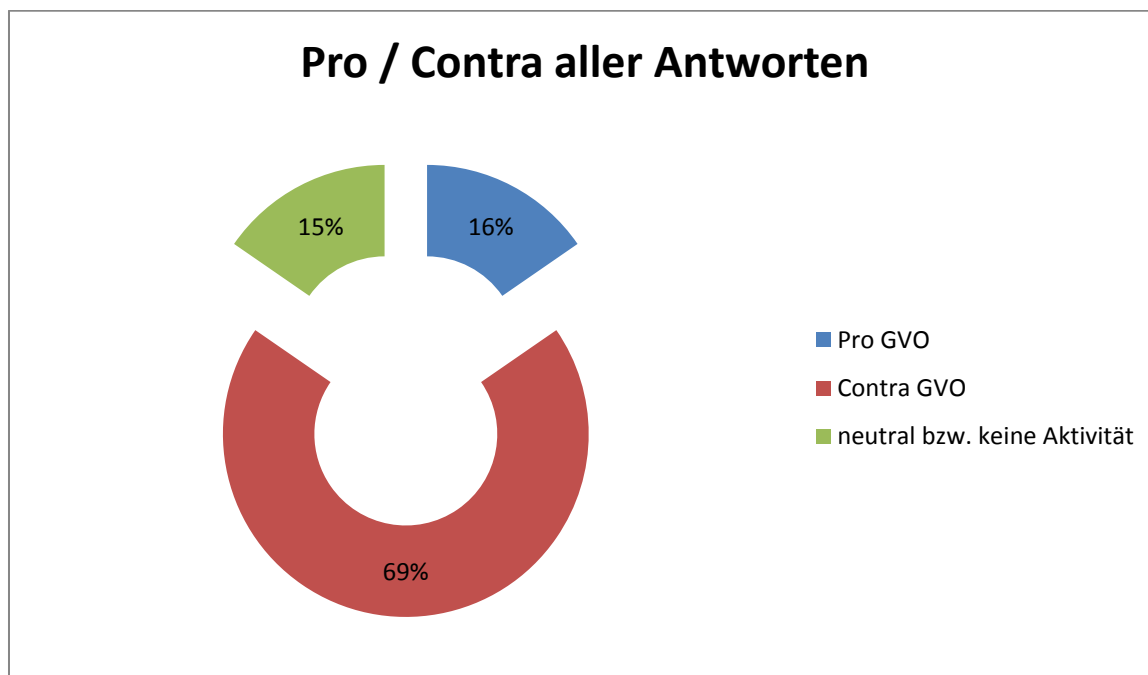
(2) Verbände

166. Grosso modo lässt sich festhalten, dass wie 2014 die gleichen Verbände an der Umfrage teilgenommen haben. Es bestehen jedoch zwei Ausnahmen, einerseits hat der spanische Verband „Faconauto“ nicht teilgenommen, andererseits hat anstelle von „DAF“ der dänische Verband „Dansk Bilbrancherad“ die Fragen beantwortet.
167. Die mangelnde Resonanz ist eventuell auf den Zeitaufwand, die Fragen zu beantworten, zurückzuführen. Auch wurden die Fragebögen in unterschiedlicher Qualität beantwortet, einige Verbände haben diesen nur teilweise ausgefüllt, während andere die entsprechenden legislatorischen Normen nicht nur genannt, sondern gleich als PDF-Dokument mitgesandt haben. Ausser in Deutschland scheint das Thema die Verbände, welche geantwortet haben, zu beschäftigen – sei es für oder gegen die neue Regelung auf EU-Ebene.

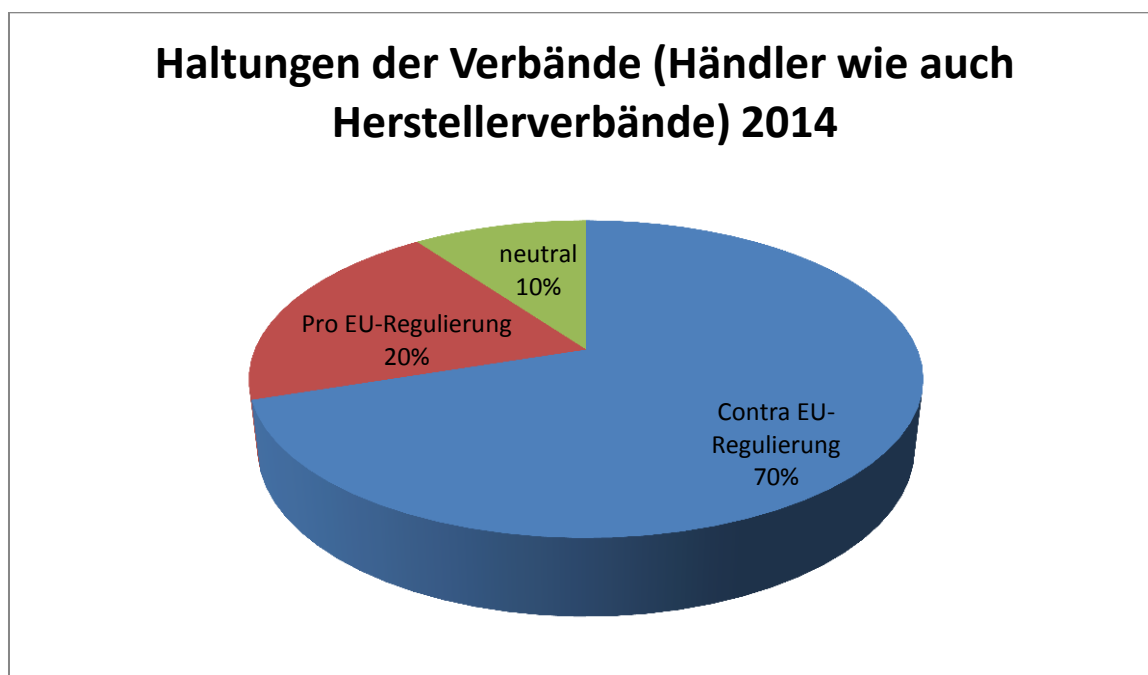


168. Die Grafik zeigt die Haltung der Automobilverbände der Europäischen Union zur Gruppenfreistellungsverordnung im Kraftfahrzeugvertrieb.
- Verbände, welche sich nicht dazu geäußert haben, respektive auf das Ausfüllen des Fragebogens verzichtet haben, möglicherweise wegen mangelndem Interesse oder knapper Zeit, sind in der Kategorie „keine Information“ (grün dargestellt) eingeteilt.

- Diejenigen Verbände mit einer Position zur geltenden EU-Regelung sind blau (pro aktuelle EU-Regelung), rot (contra aktuelle EU-Regelung) oder violett (neutral) angegeben.

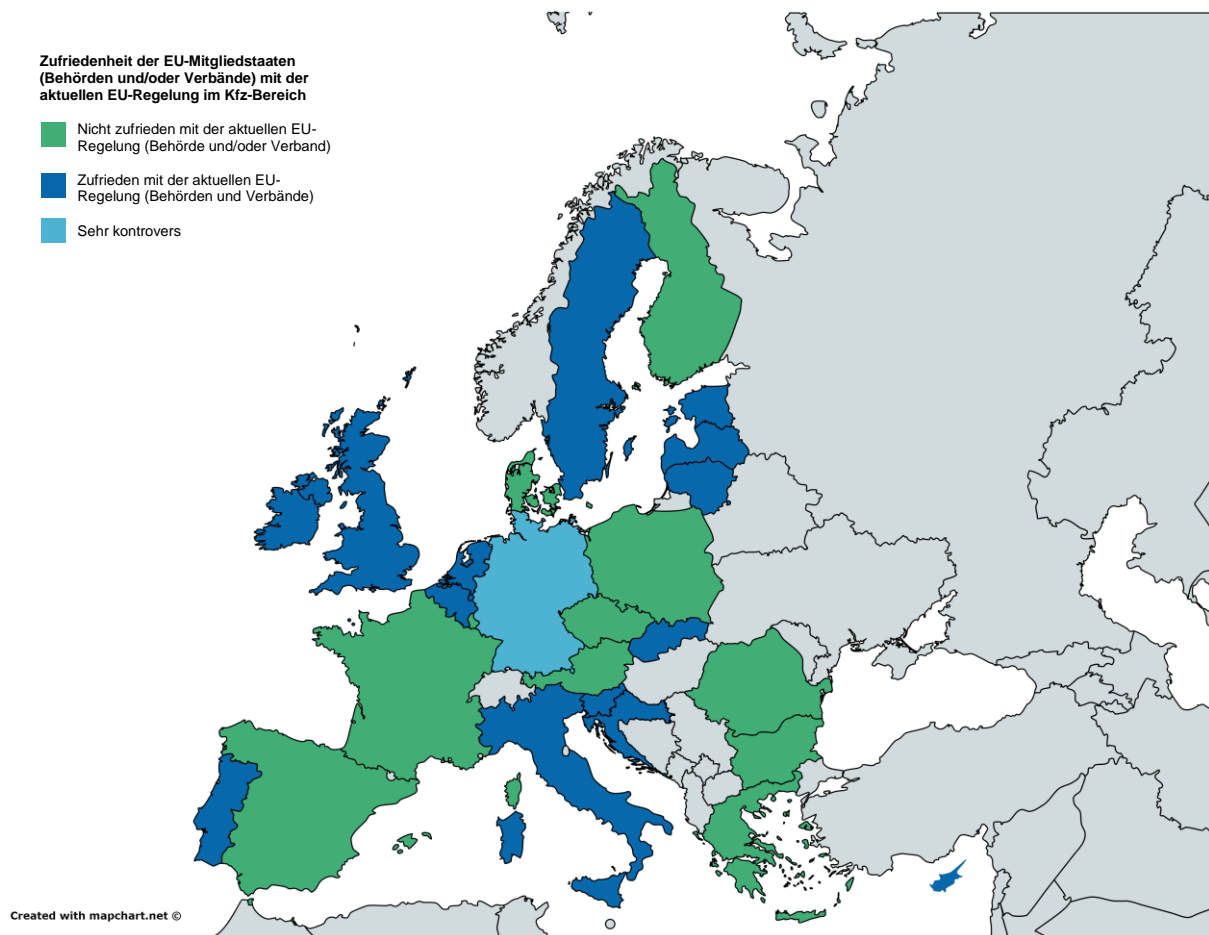


169. **Fazit.** Von den eingegangenen Antworten der Automobilverbände der EU spricht sich eine klare Mehrheit von fast 70% gegen die geltende Regelung auf EU-Ebene aus. Dies entspricht in etwa dem Bild aus der Befragung von 2014 (vgl. nachfolgende Grafik).



(3) Gesamtbild

Es ergibt sich damit folgendes Gesamtbild, welches veranschaulicht, in welchen Ländern die Behörden und/oder ein Branchenverband mit der aktuellen Regelung auf EU-Ebene **nicht** zufrieden sind.



170. Erläuterungen:

- CECRA und ACEA sind als EU-weite Verbände nicht abgebildet.
- In Deutschland gehen die Meinungen der Verbände auseinander, weshalb Deutschland separat als „kontrovers“ dargestellt wird.
- Dunkelblau gefärbt sind jene Länder, in welchen die Behörden und die Verbände zufrieden sind mit der aktuellen EU-Regelung. Darunter fallen auch Länder, bei welchen nur die Behörde (pro EU-Regelung) und kein Verband geantwortet haben.
- Grün gefärbt sind jene Länder, in welchen die Behörde und/oder der Verband eindeutig unzufrieden sind.
- Grau sind jene Länder, aus denen keine Rückmeldungen eingingen.

Anhang I: Fragebogen für Wettbewerbsbehörden

Deutsche Version

Fragen an nationale Wettbewerbsbehörden bezüglich der „GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010“⁷⁶

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, diese Umfrage zu beantworten. Die Umfrage besteht aus elf Fragen und sollte nicht mehr als zehn Minuten Ihrer Zeit beanspruchen. Bitte beantworten Sie die Fragen durch Ankreuzen des entsprechenden Kästchens und / oder durch Spezifizieren Ihrer Antwort durch Angabe (auf der Zeile hinter dem jeweiligen Thema) der entsprechenden Gesetzesvorschrift.

1 Vertrieb

1.1 Welche Art von nationalen Gesetzen bestehen in Ihrem Land im Hinblick auf Fragen zum *Vertrieb*?

Nationale Gesetze im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarkenvertrieb:

Schiedsverfahren:

Niederlassungsfreiheit:

Sonstiges:

Keine vorhandenen nationalen Gesetze zum Automobilsektor

⁷⁶Verordnung Nr. 461/2010 der Kommission über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor

1.2 Im Falle von *vorhandenen* nationalen Gesetzen: Welche Aussage trifft am ehesten auf Ihr Land zu?

Die nationalen Gesetze unseres Landes *stimmen* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU *überein*.

Die nationalen Gesetze unseres Landes *unterscheiden sich* von der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU.

1.3 Falls Ihre nationalen Gesetzesvorschriften *identisch* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU sind: Sind Sie mit der derzeitigen Situation *zufrieden*?

Ja, da wir den folgenden Aspekt zu schätzen wissen:

Nein, da wir den folgenden Aspekt nicht mögen:

2 Kundendienst

2.1 Welche Art von nationalen Gesetzen bestehen in Ihrem Land im Hinblick auf Fragen zum *Kundendienst*?

Nationale Gesetze im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarken-Servicecenter:

Schiedsverfahren:

Zugang zu technischen Informationen und Werkzeugen:

Sonstiges:

Keine vorhandenen nationalen Gesetze zum Automobilsektor

2.2 Im Falle von *vorhandenen* nationalen Gesetzen: Welche Aussage trifft am ehesten auf Ihr Land zu?

Die nationalen Gesetze unseres Landes *stimmen* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU *überein*.

Die nationalen Gesetze unseres Landes *unterscheiden sich* von der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU.

2.3 Falls Ihre nationalen Gesetzesvorschriften *identisch* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU sind: Sind Sie mit der derzeitigen Situation *zufrieden*?

Ja, da wir den folgenden Aspekt zu schätzen wissen:

Nein, da wir den folgenden Aspekt nicht mögen:

3 Ersatzteile

3.1 Welche Art von nationalen Gesetzen bestehen in Ihrem Land im Hinblick auf Fragen zu *Ersatzteilen*?

Nationale Gesetze im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarkenvertrieb:

Schiedsverfahren:

Verwendung von Ersatzteilen, die nicht original, aber qualitativ gleichwertig mit Original-Ersatzteilen sind:

Sonstiges:

Keine vorhandenen nationalen Gesetze zum Automobilsektor

3.2 Im Falle von *vorhandenen* nationalen Gesetzen: Welche Aussage trifft am ehesten auf Ihr Land zu?

Die nationalen Gesetze unseres Landes *stimmen* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU *überein*.

Die nationalen Gesetze unseres Landes *unterscheiden sich* von der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU.

3.3 Falls Ihre nationalen Gesetzesvorschriften *identisch* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU sind: Sind Sie mit der derzeitigen Situation *zufrieden*?

Ja, da wir den folgenden Aspekt zu schätzen wissen:

Nein, da wir den folgenden Aspekt nicht mögen:

4 Geplante Gesetzgebung und Erfordernisse

4.1 Sind gesetzgeberische Massnahmen *geplant*?

Ja, nämlich im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarkenvertrieb:

Schiedsverfahren:

Niederlassungsfreiheit:

Sonstiges:

Keine gesetzgeberischen Massnahmen geplant

4.2 Gibt es Beschwerden über die derzeitige Rechtslage?

Ja

täglich (eine):

täglich (mehrere):

wöchentlich:

monatlich:

Nein

4.3. Besteht Ihrer Ansicht nach Bedarf für eine Gesetzgebung (im Automobilssektor), die sich vom EU-Rechtsrahmen unterscheidet?

Ja

Nein, weil

4.4. Gab es im Zeitraum von 2010 – 2016 weitere erwähnenswerte Ereignisse im Kfz-Handel?

Ja, nämlich in folgendem Bereich

Gespräche / Verhandlungen zwischen Behörde und Automobilverband:

Absatzzahlen im Kfz-Handel:

Preisentwicklung:

Konsumentenstimmung:

Sonstiges:

Nein

4.5. Sind in der Rechtsprechung von 2010 – 2016 wegweisende Leitentscheide gefällt worden bzw. sind entscheidende Verfahren noch hängig?

Ja, folgendes Urteil bzw. Verfahren ist besonders zu erwähnen:

Nein

4.6 Welches GVO ist Ihrer Meinung nach für den Kraftfahrzeugvertrieb besser geeignet?

GVO 2002

GVO 2010

5 Bemerkungen

Möchten Sie uns Kommentare oder Bemerkungen zur Kenntnis bringen?

Vielen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit und Ihre Mühe!

Englische Version

Questions for national competition authorities regarding the “BER Car Distribution 2010”⁷⁷

Thank you for taking the time to complete this survey, which consists of eleven questions and should take no more than ten minutes of your time. Please answer the questions by ticking the appropriate box and/or by specifying your answer by indicating (on the line following the respective topic) the corresponding legal provision.

1 Sales

1.1 What kind of national legislation does your country have with respect to *distribution* issues?

National legislation regarding

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand distribution:

arbitration procedures:

the right to establish a business:

other:

No existing national legislation concerning the automobile sector

1.2 In case of *existing* national legislation, which statement best describes the situation in your country?

The national legislation of our country *tallies* with the EU-prescribed BER Car Distribution 2010

⁷⁷ Commission Regulation 461/2010 on the application of Article 101 paragraph 3 of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

The national legislation of our country *differs* from the EU-prescribed BER Car distribution 2010

1.3 Should your national legislation be *identical* with the EU-prescribed BER Car Distribution 2010, are you *satisfied* with the current situation?

Yes, because we appreciate the following aspect:

No, because we dislike the following aspect:

2 Customer service

2.1 What kind of national legislation does your country have with respect to *customer relations* issues?

National legislation regarding

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand service centre:

arbitration procedures

other:

No existing national legislation concerning the automobile sector

2.2 In case of *existing* national legislation, which statement best describes the situation in your country?

The national legislation of our country *tallies* with the EU prescribed BER Car Distribution 2010

The national legislation of our country *differs* from the EU prescribed BER Car distribution 2010

2.3 Should your national legislation be *identical* with the EU prescribed BER Car Distribution 2010, are you *satisfied* with the current situation?

Yes, because we appreciate the following aspect:

No, because we dislike the following aspect:

3 Spare parts

3.1 What kind of national legislation does your country have with respect to *spare parts* issues?

National legislation regarding

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand distribution:

arbitration procedures:

other:

No existing national legislation concerning the automobile sector

3.2 In case of *existing* national legislations, which statement pertains most to your country?

The national legislation of our country *tallies* with the EU prescribed BER Car Distribution 2010

The national legislation of our country *differs* from the EU prescribed BER Car distribution 2010

3.3 Should your national legislation be *identical* with the EU prescribed BER Car Distribution 2010, are you *satisfied* with the current situation?

Yes, because we appreciate the following aspect:

No, because we dislike the following aspect:

4 Planned legislation and requirements

4.1 Are any legislative measures *planned*?

Yes, namely with regard to

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand distribution:

arbitration procedures:

the right to establish a business:

other:

No legislative measures are planned

4.2 Are there any complaints about the current legal situation?

Yes

daily (one):

daily (several):

weekly:

monthly:

No

4.3 Would you say, there is any need for legislation (in the automobile sector) which differs from the EU legal framework?

Yes

No, because

4.4. Were there any noteworthy occurrences in the car trade between 2010 and 2016?

Yes, in the following area:

Talks/negotiations between authorities and automobile associations:

Car trade sales figures:

Price trends:

Consumer mood:

Other:

No

4.5. Did the case law between 2010 and 2016 include any trailblazing landmark rulings or are any crucial cases still pending?

Yes, the following judgement or procedure is particularly worth mentioning:

No

4.6 In your opinion, which BER is better suited to car distribution?

BER 2002

BER 2010

5 Remarks

Do you have any comments or remarks to bring to our attention?

Thank you very much for your valuable time and effort!

Französische Version

Questions pour les autorités nationales de concurrence concernant le « REC 2010 pour la distribution automobile »⁷⁸

Merci de prendre le temps de remplir ce questionnaire. Cette enquête est constituée de onze questions et ne devrait vous prendre que dix minutes. Veuillez répondre aux questions en cochant la case correspondante et / ou en précisant votre réponse avec indication du nom de la disposition légale correspondante (sur la ligne située après le sujet spécifique).

1 Distribution

1.1 De quel genre de législation votre pays dispose-t-il pour les questions relatives à la *distribution* ?

Législations nationales concernant

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

distribution multimarques :

procédure arbitrale :

droit d'établir une entreprise :

autre :

Pas de législation nationale concernant le secteur automobile

1.2 S'il existe des législations nationales : Quelle affirmation s'applique le plus à votre pays ?

La législation nationale de notre pays *coïncide* avec le REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

La législation nationale de notre pays *diffère* du REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

⁷⁸ Règlement de la Commission 461/2010 relatif à l'application de l'article 101 alinéa 3 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les catégories d'accords verticaux et les pratiques concertées dans le secteur des véhicules motorisés

1.3 En cas de législation nationale *identique* au REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile : Etes-vous *satisfaits* de la situation actuelle ?

Oui, parce que nous apprécions l'aspect suivant :

Non, parce que nous n'aimons pas l'aspect suivant :

2 Service à la clientèle

2.1 De quel genre de législation votre pays dispose-t-il pour les questions relatives au *service à la clientèle* ?

Législations nationales concernant

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

centre de service multimarques :

procédure arbitrale :

accès aux outils et informations techniques :

autre :

Pas de législation nationale concernant le secteur automobile

2.2 S'il *existe* des législations nationales : Quelle affirmation s'applique le plus à votre pays ?

La législation nationale de notre pays *coïncide* avec le REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

La législation nationale de notre pays *diffère* du REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

2.3 En cas de législation nationale *identique* au REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile : Etes-vous *satisfaits* de la situation actuelle ?

Oui, parce que nous apprécions l'aspect suivant :

Non, parce que nous n'aimons pas l'aspect suivant :

3 Pièces détachées

3.1 De quel genre de législation votre pays dispose-t-il pour les questions relatives aux *pièces détachées* ?

Législations nationales concernant

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

distribution multimarques :

procédure arbitrale :

utilisation des pièces détachées qui ne sont pas les pièces d'origine mais qui sont équivalentes en qualité aux pièces détachées d'origine

autre :

Pas de législation nationale concernant le secteur automobile

3.2 S'il existe des législations nationales : Quelle affirmation s'applique le plus à votre pays ?

La législation nationale de notre pays *coïncide* avec le REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

La législation nationale de notre pays *diffère* du REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

3.3 En cas de législation nationale *identique* au REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile : Etes-vous *satisfaits* de la situation actuelle ?

Oui, parce que nous apprécions l'aspect suivant :

Non, parce que nous n'aimons pas l'aspect suivant :

4 Législation prévue et besoins

4.1 Des mesures législatives sont-elles prévues ?

Oui, dans les domaines suivants

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

distribution multimarques :

arbitrage :

droit d'établir une entreprise :

autre :

pas de mesures législatives prévues

4.2 La situation légale actuelle fait-elle l'objet de plaintes ?

Oui

chaque jour (une) :

chaque jour (plusieurs) :

chaque semaine :

chaque mois :

Non

4.3 Diriez-vous qu'il est nécessaire d'avoir une législation (dans le secteur automobile) divergeant du cadre juridique de l'UE ?

Oui

Non parce que

4.4. D'autres événements notables se sont-ils produits dans le commerce automobile entre 2010 et 2016 ?

Oui, dans le domaine suivant

Entretiens / négociations entre les autorités et l'association automobile :

Chiffres de vente dans le commerce automobile :

Evolution des prix :

Climat de consommation :

Autres :

Non

4.5. Des décisions clés ont-elles été prises entre 2010 et 2016 en matière de jurisprudence ou des procédures décisives sont-elles encore en cours ?

Oui, il faut particulièrement mentionner le jugement ou la procédure suivant(e) :

Non

4.6 Selon vous, quel REC est le plus adapté pour la distribution automobile ?

REC 2002

REC 2010

5 Remarques

Avez-vous des commentaires ou des remarques que vous aimeriez partager avec nous ?

Merci infiniment pour vos efforts et votre précieuse collaboration !

Italianische Version

Domande per le autorità nazionali sulla concorrenza in merito alla normativa

BER 2010 sulla distribuzione automobilistica⁷⁹

Grazie di aver deciso di dedicare del tempo al completamento del presente sondaggio, che consiste di undici domande che dovrebbero richiedere solo dieci minuti. Si prega di rispondere apponendo un segno nella casella adeguata e/o specificando la propria risposta mediante l'indicazione (sulla riga sottostante lo specifico argomento) della relativa norma di legge.

1 Vendite

1.1 Di che tipo di legislazione nazionale dispone il vostro paese rispetto alle questioni legate alle vendite?

Legislazione nazionale relativa a

protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

distribuzione multimarca:

procedura di arbitrato:

diritto di fondare un'impresa:

altro:

Non esiste alcuna legislazione nazionale riguardante il settore automobilistico

1.2 In caso di legislazione nazionale *esistente*: quale affermazione descrive meglio la situazione del vostro paese?

La legislazione nazionale del nostro paese *coincide* con la normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

⁷⁹Regolamento 461/2010 della Commissione europea relativo all'applicazione dell'articolo 101 cpv. 3 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore dei veicoli a motore.

La legislazione nazionale del nostro paese *differisce* dalla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

1.3 Qualora la vostra legislazione nazionale fosse *identica* alla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE: siete *soddisfatti* dell'attuale situazione?

Sì, perché apprezziamo il seguente aspetto:

No, perché non apprezziamo il seguente aspetto:

2 Servizio clienti

2.1 Di che tipo di legislazione nazionale dispone il vostro paese rispetto alle questioni legate al *servizio clienti*?

Legislazione nazionale relativa a

protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

centri di assistenza multimarca:

procedura di arbitrato:

accesso a informazioni e strumenti tecnici:

altro:

Non esiste alcuna legislazione nazionale riguardante il settore automobilistico

2.2 In caso di legislazione nazionale *esistente*: quale affermazione descrive meglio la situazione del vostro paese?

La legislazione nazionale del nostro paese *coincide* con la normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

La legislazione nazionale del nostro paese *differisce* dalla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

2.3 Qualora la vostra legislazione nazionale fosse *identica* alla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE: siete *soddisfatti* dell'attuale situazione?

Sì, perché apprezziamo il seguente aspetto:

No, perché non apprezziamo il seguente aspetto:

3 Pezzi di ricambio

3.1 Di che tipo di legislazione nazionale dispone il vostro paese rispetto alle questioni legate ai *pezzi di ricambio*?

Legislazione nazionale relativa a

protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

distribuzione multimarca:

procedura di arbitrato:

uso di pezzi di ricambio non originali ma qualitativamente equivalenti ai ricambi originali:

altro:

Non esiste alcuna legislazione nazionale riguardante il settore automobilistico

3.2 In caso di legislazione nazionale *esistente*: quale affermazione descrive meglio la situazione del vostro paese?

La legislazione nazionale del nostro paese *coincide* con la normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

La legislazione nazionale del nostro paese *differisce* dalla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

3.3 Qualora la vostra legislazione nazionale fosse *identica* alla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE: siete *soddisfatti* dell'attuale situazione?

Sì, perché apprezziamo il seguente aspetto:

No, perché non apprezziamo il seguente aspetto:

4 Legislazione prevista e necessità

4.1 Sono *previste* misure legislative?

Sì, nello specifico in merito a

protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

distribuzione multimarca:

arbitrato:

diritto di fondare un'impresa:

altro:

Non sono previste misure legislative

4.2 Vi sono lamentele rispetto all'attuale situazione legale?

Sì

giornalmente (una):

giornalmente (diverse):

settimanalmente:

mensilmente:

No

4.3 Ritenete che vi sia la necessità di una legislazione (nel settore automobilistico) diversa dall'attuale quadro legale europeo?

Sì No, perché

4.4. Nel periodo 2010 – 2016 vi sono stati altri eventi degni di nota nel settore dell'automobile?

 Sì, in particolare nel seguente settore Colloqui / Trattative tra le autorità e l'associazione automobilistica:

 Cifre d'affari nella compravendita di auto:

 Evoluzione dei prezzi:

 Stato d'animo dei consumatori:

 Altro:

 No

4.5. Nella giurisprudenza 2010 – 2016 sono state prese decisioni fondamentali e/o sono ancora in sospenso procedimenti decisionali?

 Sì, la seguente sentenza/procedimento è particolarmente degna di nota:

 No

4.6 Secondo la vostra opinione, quale BER è più indicato per la compravendita di auto?

 BER 2002 BER 2010

5 Osservazioni

Avete commenti oppure osservazioni che vorreste comunicarci?

Grazie per la vostra preziosa collaborazione e il vostro impegno!

Anhang II: Fragebogen an Verbände

Deutsche Version

Fragen an Automobilverbände bezüglich der „GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010“⁸⁰

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, diese Umfrage zu beantworten. Die Umfrage besteht aus elf Fragen und sollte nicht mehr als zehn Minuten Ihrer Zeit beanspruchen. Bitte beantworten Sie die Fragen durch Ankreuzen des entsprechenden Kästchens und / oder durch Spezifizieren Ihrer Antwort durch Angabe (auf der Zeile hinter dem jeweiligen Thema) der entsprechenden Gesetzesvorschrift.

1 Bestehende nationale Gesetze

1.1 Welche Art von nationalen Gesetzen bestehen in Ihrem Land im Hinblick auf Fragen zu *Vertrieb, Kundendienst und Ersatzteilen* im Automobilssektor?

Nationale Gesetze im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarkenvertrieb:

Schiedsverfahren:

⁸⁰Verordnung Nr. 461/2010 der Kommission über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor

Niederlassungsfreiheit:

(bezüglich Kundendienst) Zugang zu technischen Informationen und Werkzeugen:

(bezüglich Ersatzteilen) Verwendung von Ersatzteilen, die nicht original, aber qualitativ gleichwertig mit Original-Ersatzteilen sind:

Sonstiges:

Keine vorhandenen nationalen Gesetze zum Automobilssektor

1.2 Im Falle von *vorhandenen* nationalen Gesetzen: Welche Aussage trifft am ehesten auf Ihr Land zu?

Die nationalen Gesetze unseres Landes *stimmen* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU *überein*.

Die nationalen Gesetze unseres Landes *unterscheiden sich* von der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU.

1.3 Falls *identisch* mit der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU: Sind Sie mit der derzeitigen Situation *zufrieden*?

Ja, da wir den folgenden Aspekt zu schätzen wissen:

Nein, da wir den folgenden Aspekt nicht mögen:

1.4 Falls *abweichend* von der GVO Kraftfahrzeugvertrieb 2010 der EU:

Welche Funktion und Aufgabe haben Sie während der Einführung dieser abweichenden Regelung?

2 Geplante Gesetzgebung

Sind für die kommenden drei bis fünf Jahre gesetzgeberische Massnahmen *geplant*?

Ja, nämlich im Hinblick auf

Kündigungsschutz / Kündigungsfrist:

Investitionsschutz:

Mehrmarkenvertrieb:

Schiedsverfahren:

Niederlassungsfreiheit:

(bezüglich Kundendienst) Zugang zu technischen Informationen und Werkzeugen:

(bezüglich Ersatzteilen) Verwendung von Ersatzteilen, die nicht original, aber qualitativ gleichwertig mit Original-Ersatzteilen sind:

Sonstiges:

Keine gesetzgeberischen Massnahmen geplant

3 Bewertung und Erfordernisse

3.1 Sehen Sie zukünftigen Bedarf für gesetzgeberische Massnahmen in Bezug auf den Automobilsektor in Ihrem Land?

Ja

Nein

3.2 Falls ja:

3.2.1 Welche Schritte müssen in Ihrem Fall unternommen werden?

3.2.2 Wie vertritt Ihr Verband seine Interessen?

3.2.3 Welche Funktion und Aufgabe haben Sie vor und während der Einführung dieser abweichenden Regelung?

3.2.4 Sehen Sie Bedarf für weitere Massnahmen?

4 Von Ihnen als Automobilverband bzw. Autohändlern und/oder Servicecentern eingereichte Beschwerden/Klagen

4.1 Wurden bei Ihrer **nationalen Wettbewerbsbehörde** Beschwerden eingereicht? Bitte spezifizieren Sie das betreffende Problem.

Ja

täglich (eine):

täglich (mehrere):

wöchentlich:

monatlich:

Nein

4.2 Bei einem **nationalen Gericht zwischen 2010 und 2016** eingereichte Klagen

Haben Sie als Automobilverband in jenem Zeitraum eine Klage eingereicht?

Ja, bitte spezifizieren Sie

Nein

Ist Ihnen bekannt ob eines Ihrer Mitglieder eine Klage eingereicht hat?

Ja, bitte spezifizieren Sie

Nein

4.3 Sind zwischen 2010 und 2016 vor einem **nationalen Gericht** Urteile ergangen, welche Sie als Automobilverband bzw. Ihre Mitglieder direkt betreffen?

Ja, bitte beschreiben Sie dieses Urteil mit seinen Auswirkungen kurz

Nein

5 Bemerkungen

Möchten Sie uns Kommentare oder Bemerkungen zur Kenntnis bringen?

Vielen Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit und Ihre Mühe!

Französische Version

Questions pour les associations automobiles concernant le « REC 2010 pour la distribution automobile »⁸¹

Merci de prendre le temps de remplir ce questionnaire. Cette enquête est constituée de onze questions et ne devrait vous prendre que dix minutes. Veuillez répondre aux questions en cochant la case correspondante et / ou en précisant votre réponse avec indication de la disposition légale correspondante (sur la ligne située après le sujet spécifique).

1 Législations nationales existantes

1.1 De quel genre de législation votre pays dispose-t-il pour les questions relatives à la *distribution*, au *service à la clientèle* et aux *pièces détachées* dans le secteur automobile ?

Législations nationales concernant

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

distribution multimarques :

procédure arbitrale :

droit d'établir une entreprise :

(concernant le service à la clientèle) accès aux outils et informations techniques :

⁸¹ Règlement de la Commission 461/2010 relatif à l'application de l'article 101 alinéa 3 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les catégories d'accords verticaux et les pratiques concertées dans le secteur des véhicules motorisés

(concernant les pièces détachées) utilisation des pièces détachées qui ne sont pas les pièces d'origine mais qui sont équivalentes en qualité aux pièces détachées d'origine :

autre :

Pas de législation nationale concernant le secteur automobile

1.2 S'il *existe* des législations nationales : Quelle affirmation s'applique le plus à votre pays ?

La législation nationale de notre pays *coïncide* avec le REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

La législation nationale de notre pays *diffère* du REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile

1.3 En cas de législation *identique* au REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile : Etes-vous *satisfaits* de la situation actuelle ?

Oui, parce que nous apprécions l'aspect suivant :

Non, parce que nous n'aimons pas l'aspect suivant :

1.4 En cas de législation *différente* du REC 2010 prescrit par l'UE pour la distribution automobile :

Quels sont votre fonction et votre rôle dans le cadre de l'introduction de cette réglementation différente ?

2 Législation prévue

Des mesures législatives sont-elles *prévues* pour ces trois à cinq prochaines années ?

Oui, dans les domaines suivants

protection contre le licenciement / préavis de résiliation :

protection des investissements :

distribution multimarques :

procédure arbitrale :

droit d'établir une entreprise :

(concernant le service à la clientèle) accès aux outils et informations techniques :

(concernant les pièces détachées) utilisation des pièces détachées qui ne sont pas les pièces d'origine mais qui sont équivalentes en qualité aux pièces détachées d'origine :

autre :

pas de mesures législatives prévues

3 Evaluation et besoins

3.1 Estimez-vous qu'il est nécessaire d'avoir une législation pour le secteur automobile dans votre pays à l'avenir ?

Oui

Non

3.2 Dans l'affirmative :

3.2.1 Quelles sont les étapes nécessaires dans votre cas ?

3.2.2 Comment votre association défend-elle ses intérêts ?

3.2.3 Quels sont votre fonction et votre rôle avant et dans le cadre de l'introduction de cette réglementation différente ?

3.2.4 Estimez-vous que des mesures supplémentaires soient encore nécessaires ?

4 Plaintes/réclamations déposées par vos soins en tant qu'association automobile et/ou de centre de service

4.1 Plaintes déposées auprès de votre **agence nationale de la concurrence** ? Veuillez préciser les enjeux.

Oui

chaque jour (une) :

chaque jour (plusieurs) :

chaque semaine :

chaque mois :

Non

4.2 Plaintes déposées auprès d'un **tribunal national entre 2010 et 2016** ?

Avez-vous déposé une plainte pendant cette période en votre qualité d'association automobile ?

Oui, veuillez préciser

Non

Savez-vous si l'un de vos membres a déposé une plainte ?

Oui, veuillez préciser

Non

4.3 Entre 2010 et 2016, un tribunal national a-t-il prononcé des jugements vous concernant directement soit au niveau de l'association automobile soit au niveau de vos membres ?

Oui, veuillez décrire rapidement ce jugement avec ses conséquences

Non

5 Remarques

Avez-vous des commentaires ou des remarques que vous aimeriez partager avec nous ?

Merci infiniment pour vos efforts et votre précieuse collaboration !

Italianische Version

Domande per le associazioni del settore automobilistico in merito alla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica⁸²

Grazie di aver deciso di dedicare del tempo al completamento del presente sondaggio, che consiste di undici domande che dovrebbero richiedere solo dieci minuti. Si prega di rispondere apponendo un segno nella casella adeguata e/o specificando la propria risposta mediante l'indicazione (sulla riga sottostante lo specifico argomento) della relativa norma di legge.

1 Legislazione nazionale esistente

1.1 Di che tipo di legislazione nazionale dispone il vostro paese rispetto alle questioni legate a *vendite, servizio clienti e pezzi di ricambio* nel settore automobilistico?

Legislazione nazionale relativa a

protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

distribuzione multimarca:

procedura di arbitrato:

diritto di fondare un'impresa:

(relativamente al servizio clienti) accesso a informazioni e strumenti tecnici:

⁸²Regolamento 461/2010 della Commissione europea relativo all'applicazione dell'articolo 101 cpv. 3 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore dei veicoli a motore.

- (relativamente al settore pezzi di ricambio) uso di pezzi di ricambio non originali ma qualitativamente equivalenti ai ricambi originali:

- altro:

- Non esiste alcuna legislazione nazionale riguardante il settore automobilistico

1.2 In caso di legislazione nazionale *esistente*: quale affermazione descrive meglio la situazione del vostro paese?

- La legislazione nazionale del nostro paese *coincide* con la normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

- La legislazione nazionale del nostro paese *differisce* dalla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE

1.3 Se *identica* alla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE: siete *soddisfatti* dell'attuale situazione?

- Sì, perché apprezziamo il seguente aspetto:

- No, perché non apprezziamo il seguente aspetto:

1.4 Se diversa dalla normativa BER 2010 sulla distribuzione automobilistica prescritta dell'UE:

qual è la vostra funzione e il vostro ruolo nell'ambito dell'introduzione di questa diversa regolamentazione?

2 Legislazione prevista

Sono *previste* misure legislative per i prossimi tre/cinque anni?

- Sì, nello specifico in merito a

- protezione contro i licenziamenti / periodo di recesso:

protezione degli investimenti:

distribuzione multimarca:

procedura di arbitrato:

diritto di fondare un'impresa:

(relativamente al servizio clienti) accesso a informazioni e strumenti tecnici:

(relativamente al settore pezzi di ricambio) uso di pezzi di ricambio non originali ma qualitativamente equivalenti ai ricambi originali:

altro:

Non sono previste misure legislative

3 Valutazione e necessità

3.1 Ritenete che vi sia la necessità di una legislazione in merito al settore automobilistico nel vostro paese per il futuro?

Sì

No

3.2 In caso di risposta affermativa:

3.2.1 Quali sono i necessari provvedimenti da adottare nel vostro caso?

3.2.2 In che modo la vostra associazione rappresenta i propri interessi?

3.2.3 Qual è la vostra funzione e il vostro ruolo prima e durante l'introduzione di questa diversa regolamentazione?

3.2.4 Ritenete che siano necessarie ulteriori misure?

4 Lamentele/Rimostranze da voi presentate in qualità di associazione automobilistica o di autosalone e/o centro di assistenza

4.1 Lamentele presentate alla vostra **autorità nazionale sulla concorrenza**? Si prega di specificare il problema in questione.

 Sì giornalmente (una):

 giornalmente (diverse):

 settimanalmente:

 mensilmente:

 No4.2 Azioni presso un **tribunale nazionale tra il 2010 e il 2016**

In qualità di associazione automobilistica avete agito in giudizio nel periodo in questione?

 Sì, si prega di specificare

 No

È a conoscenza del fatto che qualcuno dei suoi soci abbia agito in giudizio?

 Sì, si prega di specificare

 No

4.3 Tra il 2010 e il 2016 un **tribunale nazionale** ha emesso sentenze che riguardavano direttamente voi in qualità di associazione automobilistica e/o i vostri soci?

Sì, si prega di descrivere brevemente queste sentenze e i loro effetti

No

5 Osservazioni

Avete commenti oppure osservazioni che vorreste comunicarci?

Grazie per la vostra preziosa collaborazione e il vostro impegno!

Englische Version

Questions for automobile associations regarding the “BER Car Distribution 2010”⁸³

Thank you for taking the time to complete this survey. This survey consists of eleven questions and should take no more than ten minutes of your time. Please answer the questions by ticking the appropriate box and/or by specifying your answer by indicating (on the line following the respective topic) the corresponding legal provision.

1 Existing national legislation

1.1 What kind of national legislation does your country have with respect to *sales, customer service* and *spare parts* issues in the automobile sector?

National legislation regarding

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand distribution:

arbitration procedures:

the right to establish a business:

(re customer service) access to technical information and tools:

⁸³ Commission Regulation 461/2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector

(re spare parts) the use of non-original spare parts that are equivalent to original spare parts:

other:

No existing national legislation concerning the automobile sector

1.2 In case of *existing* national legislations, which statement best describes the situation in your country?

The national legislation of our country *tallies* with the EU-prescribed BER Car Distribution 2010

The national legislation of our country *differs* from the EU-prescribed BER Car distribution 2010

1.3 If *identical* with the EU-prescribed BER Car Distribution 2010, are you *satisfied* with the current situation?

Yes, because we appreciate the following aspect:

No, because we dislike the following aspect:

1.4 If the regulation applicable to you *differs* from the EU-prescribed BER Car Distribution 2010, what is your function and role during the introduction of this different regulation?

2 Planned legislation

Are any legislative measures *planned* for the next three to five years?

Yes, namely with regard to

dismissal protection/cancellation period:

investment protection:

multibrand distribution:

arbitration:

the right to establish a business:

(re customer service) access to technical information and tools:

(re spare parts) the use of non-original spare parts that are equivalent to original spare parts:

other:

No legislative steps are planned

3 Assessment and needs

3.1 Do you see any need for future legislation regarding the automobile sector in your country?

Yes

No

3.2 If so:

3.2.1 Which steps need to be taken in your case?

3.2.2 How does your association represent its interests?

3.2.3 What is your function and role before and during the introduction of this different regulation?

3.2.4 Do you see any need for further measures?

4 Complaints lodged you as an automobile association and/or by car dealers

4.1 Complaints lodged with your **national competition authority**? Please specify the problem involved.

Yes

daily (one):

daily (several):

weekly:

monthly:

No

4.2 Complaints lodged with a **national tribunal/court between 2010 and 2016**?

Did you as an automobile association lodge any complaint during the aforementioned period?

If so, please specify

No

Are you aware of any complaints lodged by your members?

If so, please specify

No

4.3 Did a **national tribunal/court** hand down any judgements between 2010 and 2016 that directly affect you as an automobile association or your members?

If so, please give a brief description of the judgement and its consequences

No

5 Remarks

Do you have any comments or remarks to bring to our attention?

Thank you very much for your valuable time and effort!