

**Stellungnahme zu den Entwürfen der Europäischen Kommission
vom 21. Dezember 2009 im Rahmen der Konsultation HT.1021
betreffend die Zukunft des kartellrechtlichen Rahmens für den Automobilssektor**

A. Zu den gewählten Instrumenten

Die Kommission hat vorgeschlagen, in Ergänzung zu einer künftigen Vertikal-GVO, welche die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 ab dem 1. Juni 2010 ersetzen wird, eine sektorspezifische Verordnung für den Automobilssektor zu erlassen. Diese konzentriert sich auf die Märkte für Ersatzteile, Wartung und Reparatur. Ergänzend hat die Kommission einen Entwurf von sektorspezifischen Leitlinien vorgestellt.

Die HUK begrüßt diesen Vorschlag. In ihrer Stellungnahme zum Folgenabschätzungsbericht hatte die HUK eine solche Verbindung einer sektorspezifischen Verordnung mit Leitlinien gefordert. Auf diese Weise werden die Vorzüge der in dem Folgenabschätzungsbericht als Optionen 3 und 4 vorgestellten Regelungsmöglichkeiten sinnvoll kombiniert.

Aus unserer Sicht erscheint eine Kombination aus einer sektorspezifischen Verordnung, die zumindest die bestehenden Problemfelder in Service- und Ersatzteilmärkten behandelt, mit klarstellenden Leitlinien und andauernder behördlicher Durchsetzung des Kartellrechts erforderlich, um auch in Zukunft einen funktionierenden Wettbewerb in den Ersatzteil- und Servicemärkten zu gewährleisten.

Insbesondere begrüßen wir das Vorhaben der Kommission, die Marktanteilsschwelle in einer künftigen Verordnung, die auf den Automobilssektor anwendbar wäre, bei 30% anzulegen. Dies entspricht einer Anregung, die wir in unserer Stellungnahme zum Evaluierungsbericht unterbreitet hatten.

Die Marktbeteiligten benötigen klare Signale im Text einer Verordnung, die in allen Mitgliedstaaten unmittelbar Anwendung findet. Dies gilt auch, soweit die Marktanteile jenseits der Schwellen für die Gruppenfreistellung liegen sollten, wie dies die Kommission für die Ersatzteilmärkte beschreibt. Wo nämlich Kernbeschränkungen klarstellen, was schon unterhalb der Marktanteilsschwelle nicht gruppenfreistellungsfähig (und damit kritisch zu beurteilen) ist, wird auch verdeutlicht, dass entsprechende Verhaltensweisen bei Überschreiten der Marktanteilsschwelle erst recht kritisch zu beurteilen sind.

Darüber hinaus benötigen die Marktbeteiligten ebenso wie Behörden und Gerichte eine Hilfestellung in Form von Leitlinien. Dies dient dem klaren Verständnis der Betroffenen und trägt zur einheitlichen Anwendung des Kartellrechts in Europa bei. Ebenso bedürfen die von der Kommission bereits im Folgenabschätzungsbericht und auch schon im Evaluierungsbe-

richt vom 28. Mai 2008 beobachteten wettbewerblichen Problemfelder einer konsequenten Durchsetzung durch die Kartellbehörden.

B. Zu einzelnen Fragen des Aftermarket

1. Teilevertrieb unmittelbar durch den Teilehersteller

Das Konzept des Schadenmanagement durch Versicherer setzt voraus, dass der Versicherer bzw. dessen Partnerwerkstätten kostengünstigen Zugang zu allen für eine bestimmte Reparatur nötigen Ersatzteilen hat. Besonders effizient ist der direkte Vertrieb von Ersatzteilen durch den jeweiligen Teilehersteller, der auch als Zulieferer (OES) für den jeweiligen Fahrzeughersteller (OEM) agiert. Daher sollte es einem Teilehersteller immer möglich sein, seine Produkte nicht nur an den OEM, sondern auch als Ersatzteile an den Kfz-Aftermarket zu liefern. Weiterhin sollte dem Aftermarket die Identität des Zulieferers für ein bestimmtes Teil bekannt sein.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die HUK den Vorschlag entsprechender Kernbeschränkungen zum Ersatzteilvertrieb und zum „Dual Branding“, wie sie sich auch in der Verordnung (EG) 1400/2002 finden. Insbesondere wird begrüßt, dass der Folgenabschätzungsbericht im Gegensatz zum Evaluierungsbericht klarstellt, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 enthaltene Kernbeschränkung über Ersatzteillieferungen weitergehende Wettbewerbsbeschränkungen freistellt und daher zum Erhalt des Wettbewerbs im Automobilssektor weniger geeignet wäre. Auf diesen Aspekt hatten wir in unserer Stellungnahme zum Evaluierungsbericht hingewiesen.¹

Hingegen ist der Leitlinien-Entwurf hinsichtlich der Ausführungen zu Verträgen zwischen dem Fahrzeughersteller und seinem Zulieferer unbefriedigend. Hier heißt es bei Tz. 22:

„Eine Vereinbarung, nach der ein Kraftfahrzeughersteller einem Teilehersteller Werkzeug für die Herstellung bestimmter Teile zur Verfügung stellt, sich an dessen Projektentwicklungskosten beteiligt oder durch Rechte des geistigen Eigentums und Know-how

¹ Art. 4 Abs. 1 lit. j) der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 (Kfz-GVO) bestimmt, dass die Gruppenfreistellung nicht gilt für „zwischen einem Lieferanten von Original-Ersatzteilen oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen, Instandsetzungsgeräten, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenständen und einem Kraftfahrzeughersteller vereinbarte Beschränkungen, welche die Möglichkeit des Lieferanten einschränken, diese Waren an zugelassene oder unabhängige Händler, zugelassene oder unabhängige Werkstätten oder an Endverbraucher zu verkaufen“.

Der Evaluierungsbericht geht auf S. 10f. der deutschen Fassung davon aus, dass eine solche sektorspezifische Bestimmung nicht nötig sei, da die Verordnung (EG) 2790/1999 eine äquivalente Bestimmung enthalte. Tatsächlich ist dies jedoch nicht der Fall. Art. 4 (e) der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 bietet kein entsprechendes Schutzniveau, da er nur abdeckt „Beschränkungen, die zwischen dem Lieferanten und dem Käufer von Bestandteilen, welche dieser in andere Erzeugnisse einfügt, vereinbart werden und die den Lieferanten hindern, diese Bestandteile als Ersatzteile an Endverbraucher oder an Reparaturwerkstätten oder andere Dienstleistungserbringer zu verkaufen, die der Käufer nicht mit der Reparatur oder Wartung seiner eigenen Erzeugnisse betraut hat“. Wettbewerbsbeschränkungen, welche Instandsetzungsgeräte, Diagnose- oder Ausrüstungsgegenstände betreffen, werden hier – anders als in der Kfz-GVO – nicht genannt und wären folglich freigestellt.

einen Beitrag leistet und nach der es nicht erlaubt ist, dass dieses Werkzeug für die Belieferung des direkten Anschlussmarktes verwendet wird, fällt in der Regel nicht unter Artikel 101 Absatz 1 AEUV.“

Allein dadurch, dass der Fahrzeughersteller „einen Beitrag leistet“ oder sich an Entwicklungskosten „beteiligt“ könnte dieser dem Zulieferer den Aftermarket-Vertrieb verbauen und sich mit relativ geringem Aufwand der unliebsamen Konkurrenz im Ersatzteilmarkt entledigen. Dies scheint nicht angemessen. Dem Zulieferer verbleibt in diesen Fällen ein erhebliches Amortisationsrisiko, da der Fahrzeughersteller eben nur einen „Beitrag“ leistet, nicht aber alle Kosten für Entwicklung oder Werkzeuge übernimmt.²

Angemessen wäre vielmehr, nur solche **Zulieferverträge** als nicht unter Art. 101 Abs. 1 AEUV fallend anzusehen, bei denen der Fahrzeughersteller sämtliche oder zumindest den ganz überwiegenden Teil der Werkzeug- und Entwicklungskosten übernimmt, oder bei denen der Zulieferer mangels eigenen Know-Hows ein Teil dieser Art gar nicht hätte fertigen können (also der Beitrag des Fahrzeugherstellers notwendige Voraussetzung für die Entwicklung war):³

- Diese Abgrenzung würde auch mit der von der Kommission in der Zuliefererbekanntmachung⁴ vertretenen Auffassung übereinstimmen. Der Anwendungsbereich der Zuliefererbekanntmachung ist nämlich nur eröffnet, wenn die gelieferten Teile (ausschließlich) auf Verfahren oder Technologien des Auftraggebers beruhen und nur für diesen hergestellt werden. Soweit die Vertragsprodukte jedoch *nicht* ausschließlich auf den Rechten oder dem Know-how des Auftraggebers beruhen (bspw. weil die Parteien das Vertragsprodukt erst gemeinsam entwickelt haben oder der Auftragnehmer als Komponenten- oder Systemlieferant bereits vorher zur Durchführung des Auftrags technisch in der Lage gewesen wäre), sind etwaige Beschränkungen *nicht* nach der Zuliefererbekanntmachung zu beurteilen. Diese geht davon aus, dass der Auftraggeber Kenntnisse oder Betriebsmittel (einseitig) *"zur Verfügung stellt"*. Davon kann aber nicht mehr ausgegangen werden, wenn das Vertragsprodukt auf dem Input beider Parteien beruht. In diesem Fall profitiert der Auftraggeber ebenso vom Know-how des Auftragnehmers wie der Auftragnehmer vom Auftraggeber; die schutzwürdigen Interessen des Auftraggebers überwiegen ein Verwertungsinteresse des Auftragnehmers daher nicht in dem Maße, dass eine strenge Beschränkung des Auftragnehmers damit gerechtfertigt werden kann.
- Überdies erfasst die Zuliefervereinbarung nicht den Fall, dass der Zulieferer *"bereits über die erforderlichen Kenntnisse und Betriebsmittel verfügt, um die ge-*

² Vgl. *Funke*, Erstausrüstungsverträge und Ersatzteilvertrieb, ZfAW 2005 (3), S. 31, 34 f.

³ Vgl. *Immenga/Kessel/Schwedler*, BB 2008, 902.

⁴ Bekanntmachung der Kommission vom 18.12.1978 über die Beurteilung von Zulieferverträgen nach Art. 85 Abs. 1 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, ABl. Nr. C 1/79.

wünschten Erzeugnisse herzustellen, Dienstleistungen zu erbringen oder Arbeiten zu verrichten, oder wenn er sie sich unter angemessenen Bedingungen verschaffen kann" ist nämlich nicht geregelt. Insofern reicht es für eine Anwendbarkeit der Zulieferbekanntmachung nicht aus, wenn der Auftraggeber dem Auftragnehmer die notwendigen Daten zur Verfügung stellt, damit dieser ein bestimmtes Teil, das auf dem eigenen Know-how beruht, an die speziellen Einbaugegebenheiten in den Modellen des Auftraggebers anpassen kann. Hierin ist vielmehr ein Input von lediglich untergeordneter Bedeutung zu sehen, der nichts daran ändert, dass der Auftragnehmer *grundsätzlich* bereits vorher zur Herstellung der gewünschten Erzeugnisse in der Lage war.

- Ist die Zulieferbekanntmachung nicht einschlägig, liegt eine vertikale Liefervereinbarung vor, die am Maßstab des Art. 101 Abs. 1 AEUV zu messen ist. Dies sollte in den künftigen Leitlinien deutlicher herausgestellt werden. Ansonsten werden Zulieferer in Zukunft noch häufiger mittelbaren Beschränkungen ausgesetzt sein.
- Teilziffer 22 des Entwurfs der Leitlinien endet mit dem Hinweis: *„Wenn aber ein Kraftfahrzeughersteller den Teileanbieter verpflichtet, das Eigentum oder Rechte des geistigen Eigentums an einem solchen Werkzeug zu übertragen, oder lediglich einen geringen Teil der Projektentwicklungskosten übernimmt oder keinen wesentlichen Beitrag durch Rechte des geistigen Eigentums oder Know-how leistet, gilt dies nicht als Zuliefervertrag und fällt daher unter die Gruppenfreistellungsverordnungen.“* Der letzte Halbsatz erscheint insofern unzureichend, als dass die Konsequenz nicht verständlich genug hervorgehoben wird. Wenn hier eine Unvereinbarkeit mit der Kernbeschränkung in Art. 5 lit. b) der neuen sektorspezifischen Verordnung gemeint ist, sollte dies klarer zum Ausdruck kommen, etwa durch folgende Formulierung: *„gilt dies nicht als Zuliefervertrag. Vielmehr unterfällt die Vereinbarung Art. 101 TFEU, wobei eine Freistellung unwahrscheinlich ist.“*

2. Erwerb von Teilen vom OEM und seinem Netz

Wir teilen die Beobachtung der Kommission, dass auf den Märkten für Ersatzteile, Wartung und Reparatur erhebliche wettbewerbliche Probleme bestehen. Insbesondere begrüßen wir, dass die Kommission in diesem Rahmen bereits in ihrer Pressemitteilung IP/09/1984 vom 21. Dezember 2009 ausdrücklich auf das Thema „captive parts“ eingeht.⁵

⁵ In der deutschen Fassung der Presseerklärung wird dieser Begriff unzulänglich wiedergegeben mit „Originalteilen“.

Zahlreiche Ersatzteile sind tatsächlich nur vom Fahrzeughersteller und seinen autorisierten Vertriebspartnern erhältlich.⁶ Es liegt jedoch im Interesse der Verbraucher, ihr Fahrzeug auch bei herstellerungebundenen Betrieben reparieren lassen zu können (wie etwa im Rahmen eines Schadenmanagement-Programms eines Kasko-Versicherers), also vom Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Netzen zu profitieren. Dies gilt insbesondere in ländlichen Regionen, in denen autorisierte Werkstätten weit entfernt sein können. Um eine flächendeckende und ortsnahe Versorgung der Verbraucher auch bei Unfällen zu gewährleisten, sollten auch herstellerungebundene Betriebe Zugang zur gesamten Palette von Ersatzteilen haben.

Die Wettbewerbsfähigkeit der freien Werkstätten ist nur dort zu gewährleisten, wo auch die vorgelagerten Handelsstufen - also regionale Teilegroßhändler oder überregional tätige Anbieter - Zugang zu den benötigten Teilen erhalten. Es ist nicht ausreichend, dass die freie Werkstatt sog. „captive parts“ (d.h. Monopolteile, die nicht durch alternative Ersatzteilangebote substituiert werden können) von der Vertragswerkstatt beziehen kann. Die Vertragswerkstatt, welche die Teile hinreichend schnell an die freie Werkstatt liefern kann, ist regelmäßig die in unmittelbarer örtlicher Nähe - und damit der unmittelbare Wettbewerber. Diesen müsste die freie Werkstatt mit ihrer Bestellung stärken. Auch zahlt sie beim Kauf von einer anderen Werkstatt einen relativ hohen Preis - der Bezug von einer vorgelagerten Handelsstufe wäre effizienter und letztlich auch für den Verbraucher von Vorteil. Sowohl Vertragswerkstatt als auch freie Werkstatt sollten die Möglichkeit haben, sog. Originalteile zu identischen Konditionen vom Teilegroßhandel zu beziehen.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den Hinweis der Kommission in Rdnr. 40 der Mitteilung vom 22. Juli, insbesondere die Ausführungen in Fußnote 11. Leider bleibt aber der nunmehr vorgestellte Entwurf hinter diesem Ansatz zurück.

Unseres Erachtens sollten Ersatzteilgroßhändler, oder auch ein Kasko-Versicherer mit einem eigenen Werkstattnetz, die Möglichkeit zum Abschluss eines Vertriebsvertrags für Originalersatzteile der Fahrzeughersteller haben - und zwar unabhängig davon, ob sie gleichzeitig als Werkstatt tätig sind oder nicht.

Die künftigen Leitlinien sollten daher verdeutlichen, dass Automobilhersteller den Verkauf ihrer „**captive parts**“ an unabhängige Marktbeteiligte nicht verweigern dürfen:

Verweigert ein Automobilhersteller den Zugang zu diesen Monopolteilen, sollte dies behandelt werden wie eine Weigerung, Zugang zu technischen Informationen zu gewähren. Genau wie der Zugang zu technischen Informationen ist der Zugang zu Monopolteilen entscheidend für die Vereinbarkeit des Vertriebssystems mit dem Kartellrecht. In beiden

⁶ In unserer Stellungnahme zum Evaluierungsbericht haben wir bereits die Ausführungen begrüßt, in denen die Einführung einer sog. Reparaturklausel im Geschmacksmusterrecht befürwortet wird (S. 13 des Evaluierungsberichts). Abnehmer von Karosserieteilen und anderen sichtbaren Komponenten sollen zwischen mehreren Anbietern solcher Teile wählen können. Bis zu einer Einigung über eine Reform des Geschmacksmusterrechts sollte die Freiheit des Wettbewerbs im Ersatzteilmarkt mit den Mitteln des Kartellrechts angegangen werden.

Fällen ist nämlich der Automobilhersteller die einzige Bezugsquelle für etwas, was für Wartung oder Reparatur eines Fahrzeugs zwingend benötigt wird. Wird der Zugang verweigert oder erschwert, hemmt dies den Wettbewerb entscheidend. Daher sollten freie Marktbeteiligte diese Monopolteile ebenso einfach und zeitnah bestellen können wie die Vertragswerkstätten bei gleicher Lieferqualität im Hinblick auf Verfügbarkeit, Lieferzeit und Versandgüte.

Mit dem Hinweis auf die Verstärkung wettbewerbsbeschränkender Wirkungen der Vereinbarungen zwischen Fahrzeuglieferant und Vertragswerkstätten hat die Europäische Kommission in ihren Entscheidungen vom 13. September 2007 die Verpflichtung der Fahrzeughersteller begründet, technische Informationen zur Verfügung zu stellen.⁷ Mit derselben Begründung lässt sich auch die Verpflichtung begründen, freien Marktbeteiligten nicht substituierbare Teile anzubieten. Andernfalls wird die wettbewerbsbeschränkende Wirkung von Vertriebsvereinbarungen des Fahrzeuglieferanten mit den Vertragswerkstätten derart verstärkt, dass diese mit Artikel 101 AEUV nicht mehr vereinbar sind.

Dies sollte in der Endfassung der künftigen Leitlinien zum Ausdruck kommen. So könnte Tz. 21 ergänzt werden etwa wie folgt: *„Effektiver Wettbewerb zwischen Vertragswerkstätten und freien Werkstätten setzt voraus, dass sie in gleicher Weise Zugang zu den Teilen haben, die für die Wartung oder Instandsetzung eines Kraftfahrzeugs benötigt werden. Dies schließt ein, dass sie diese Teile von einer vorgelagerten Handelsstufe erwerben können. Zumindest für die Teile, für welche im Markt keine Alternativen erhältlich sind (sog. Monopolteile), setzt dies voraus, dass die Werkstatt diese vom Fahrzeughersteller oder dem von diesem belieferten Teilegroßhandel erwerben kann. Hingegen ist es nicht ausreichend, die freie Werkstatt auf die Möglichkeit zu verweisen, diese Teile von einer Vertragswerkstatt zu erwerben und damit ihren unmittelbaren Wettbewerber stärken zu müssen. Beschränkungen der Möglichkeit freier Werkstätten, Teile von einer vorgelagerten Handelsstufe erwerben zu können, würden deren Marktposition erheblich schwächen. Diese marktverschließenden Wirkungen würden wahrscheinlich dazu führen, dass die Vereinbarungen zwischen dem Fahrzeuglieferanten und seinen Vertragswerkstätten dem Anwendungsbereich von Art. 101 AEUV unterfallen, auch wenn diese nur auf qualitativer Selektion gründen. Die wettbewerbsbeschränkenden Wirkungen würden sehr wahrscheinlich die Effizienzen überwiegen, welche üblicherweise mit qualitativ-selektiven Vereinbarungen verbunden sind. In diesem Fall wären die Vereinbarungen nicht mit Art. 101 Abs. 3 AEUV vereinbar.“*

3. Freiheit der Vertragswerkstätten beim Teilebezug

Werkstätten, die zum Vertriebssystem eines Fahrzeugherstellers gehören, sollten nicht in ihrer Freiheit eingeschränkt sein, in eine Vertragsbeziehung zu einem Kfz-Versicherer zu treten, welche die Reparatur von Fahrzeugen mit vom Versicherer ausgewählten Teilen

⁷ Kommission, Entscheidung vom 13.09.2007, COMP/E-2/39.140 – DaimlerChrysler, sowie gleich lautende Entscheidungen vom selben Datum gegen Fiat, General Motors und Toyota.

zum Gegenstand hat. Daher sollte auch in Zukunft die Freiheit der Vertragswerkstätten gewährleistet bleiben, Ersatzteile bei unterschiedlichen Anbietern erwerben zu können.

Dabei wäre in den künftigen Leitlinien mit Blick auf das Überschreiten der maßgeblichen Marktanteilsschwelle von 30% klarzustellen, inwiefern ein Fahrzeughersteller überhaupt Mindestbezugsmengen oder qualitative Vorgaben einfordern kann. Dabei könnte auf die heutigen Definitionen in Art. 1 lit. b), s), t), u) der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 zurückgegriffen werden. Dies würde der Klarheit im Markt und der Rechtssicherheit dienen. Dabei sollten die aktuell freigestellten Grenzen (Bezugsbindung von 30%) nicht erhöht, sondern der Wettbewerb um die Versorgung von Vertragswerkstätten gefördert werden.

Dies sollte in den künftigen sektorspezifischen Leitlinien deutlicher herausgestellt werden. So könnte bei Tz. 43 verdeutlicht werden, dass es eine unzulässige Beschränkung des Wettbewerbs darstellt, wenn der Fahrzeughersteller auf seine Vertragswerkstätten Druck ausübt, um diese vom Bezug von Ersatzteilen aus dem freien Markt abzuhalten.

4. Garantiebedingungen

Der Erhalt von Garantieansprüchen auch bei der Reparatur in einer freien Werkstatt ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einem funktionierenden Wettbewerb bei Inspektionen, Verschleißreparaturen oder auch Karosseriereparaturen. Wir begrüßen daher, dass die Kommission dieses überaus praxisrelevante Problem in dem Entwurf der Leitlinien bei Tz. 59 aufgreift und (mit Recht) bezweifelt, dass einschränkende Garantiebedingungen den Voraussetzungen des Art. 101 Abs. 3 AEUV genügen.

In der Tat fallen derartige Verhaltensmuster in den Anwendungsbereich des Art. 101 AEUV. Verträge des Herstellers mit seinen Vertragswerkstätten enthalten regelmäßig Vorgaben, ob und wie die Werkstatt bei Erfüllung der Garantiebedingungen zu leisten hat. Wenn in der Garantievereinbarung zwischen dem Hersteller und dem Verbraucher der Erhalt der Garantie an die ausschließliche Inspektion oder Reparatur bei Vertragswerkstätten geknüpft ist, dann wird sich die Vereinbarung zwischen Hersteller und Vertragswerkstatt zumindest hierauf beziehen oder sogar spiegelbildliche Bedingungen für die Werkstatt festlegen. Die Vorgaben des Herstellers bilden daher Teil eines selektiven Vertriebssystems, weil die Herstellergarantie nur dann gewährt wird, wenn das betroffene Fahrzeug regelmäßig von einer zugelassenen Werkstatt inspiziert und nicht von einer unabhängigen Werkstatt instand gesetzt oder gewartet wurde.⁸

Entsprechende Klauseln haben in der Vergangenheit zu nachhaltiger Verunsicherung der Verbraucher geführt und den Wettbewerb beeinträchtigt. Die Kommission sollte in Betracht ziehen, Fahrzeughersteller in dieser Hinsicht zur Verantwortung zu ziehen. Gerne stellen wir auf Wunsch Beispiele für kartellrechtswidrige Gestaltungen von Garantiebe-

⁸ *Steimle*, Der Kfz-Hersteller als privilegierter Garantiegeber?, NJW 2009, 1039, 1042.

dingungen zur Verfügung. Solche Klauseln haben eine marktverschließende Wirkung, die sich zu Lasten der freien Werkstätten und damit zu Lasten des Verbrauchers auswirkt. Sie drängen nämlich die einzigen Garanten für den Inter-Brand-Wettbewerb im Anschlussmarkt aus dem Wettbewerb, was dazu führt, dass der Verbraucher immer häufiger ohne Alternative zur Vertragswerkstatt bleibt. Ist dies erst der Fall, so ist der Fahrzeughalter den hohen Preisen der Vertragswerkstätten ausgeliefert. In der Folge könnten die lokal dominanten Vertragswerkstätten umso leichter das höhere Preisniveau durchsetzen, welches die Kommission bereits in früheren Vergleichen zwischen Vertragswerkstätten und freien Meisterbetrieben zutreffend beobachtet hat.

Auch der Versicherungsmarkt würde beeinträchtigt, da Schadensteuerungen bzw. Kasko-Tarife mit Werkstattbindung durch einen Versicherer faktisch erheblich behindert würden.

Die Auswirkungen solcher Garantiebedingungen - gleich, ob sie beim Fahrzeugkauf automatisch inkludiert werden oder separat erworben werden - geht über den Reparatur- und Servicemarkt weit hinaus. Er betrifft auch die Märkte für Ersatzteile und Kfz-Versicherungen. Die Möglichkeit eines Versicherers, günstige Tarife mit Schadensteuerung anzubieten (also Auswahl der Reparaturwerkstatt durch den Versicherer), wird in erheblichem Maße behindert, wenn eine solche Werkstattwahl zum Verlust von Garantieleistungen für den Fahrzeughalter führen würde. Insofern hindern die Garantiebedingungen den Fahrzeughalter daran, sein Automobil zu günstigen Konditionen versichern zu können.

Um diese Nachteile zu beseitigen, erscheint es sinnvoll, das Thema künftig nicht nur in der Form von Leitlinien, sondern **auch in der Form einer Kernbeschränkung** oder besonderen Voraussetzung in der sektorspezifischen Gruppenfreistellungsverordnung zu adressieren, wonach die Freistellung für vertikale Vereinbarungen ausgeschlossen ist, wenn die Anerkennung von Garantieansprüchen und deren Abwicklung zwischen Fahrzeuglieferant und Vertragswerkstatt an die Wartung oder Reparatur in Vertragswerkstätten oder die Verwendung von Ersatzteilen aus dem Angebot des Fahrzeuglieferanten geknüpft wird. Ein Ausschluss darf nur dann möglich sein, wenn die von der unabhängigen Werkstatt durchgeführten Arbeiten fehlerhaft waren und der Schadenfall ursächlich auf diesem Fehler beruht. Dies könnte seinen Ausdruck finden etwa in einer weiteren Kernbeschränkung in Art. 5:

(d) die Beschränkung der Möglichkeiten einer freien Werkstatt, ein Fahrzeug während eines Garantiezeitraums zu warten oder instandzusetzen.

oder

(d) die zwischen einem Kraftfahrzeughersteller und den Mitgliedern seines selektiven Vertriebssystems vereinbarte Beschränkung, Ansprüche von Fahrzeughaltern auf Män-

gelbeseitigung nur anzuerkennen, wenn das Fahrzeug zuvor durch Vertragswerkstätten gewartet oder instand gesetzt wurde.

Wegen der Praxisrelevanz des Themas erscheint auch wünschenswert, das Thema in der **Endfassung der Leitlinien ausführlicher aufzugreifen** und den Marktbeteiligten so eine nähere Orientierung zu bieten:

- Anders als im Entwurf der Leitlinien vorgesehen sollte nicht entscheidend sein, ob der Fahrzeuglieferant fordert, dass „*alle Reparaturen*“ in der Vertragswerkstatt ausgeführt werden. Auch eine Pflicht zur Vornahme aller Wartungen, oder auch nur jeder zweiten Wartung oder Reparatur, in einer Vertragswerkstatt wäre kaum annehmbar. Vielmehr sollte der Fahrzeughalter nicht verpflichtet sein, *irgendwelche* Wartungen *oder* Reparaturen durch das Vertriebsnetz des Fahrzeugherstellers ausführen zu lassen.
- Es sollte keinen Unterschied machen, ob der Fahrzeuglieferant die Mängelbeseitigung auf der Grundlage der gesetzlichen Gewährleistung, vertraglicher Garantien oder aus Kulanz von der Wartung in Vertragswerkstätten abhängig macht.
- Dies sollte auch für die Bedingungen von Finanzierungsverträgen gelten, bei denen der Fahrzeughersteller oder ein mit diesem verbundenes Unternehmen zur Voraussetzung des Ratenkaufvertrages macht, dass das Fahrzeug nur im Netz des Fahrzeugherstellers gewartet oder repariert wird. Mit Blick auf die erhebliche Zahl kreditfinanzierter Fahrzeuge ist dies von erheblicher Bedeutung für den Wettbewerb. Andernfalls könnte z.B. ein Verbraucher, der sein Fahrzeug über ein Kreditangebot etwa der Volkswagen-Bank finanziert, von der Möglichkeit ausgeschlossen werden, eine günstige Kasko-Versicherung mit Schadensteuerung durch den Versicherer zu wählen (da hier unter Umständen Unfallreparaturen auch durch einen Meisterbetrieb ausgeführt werden könnten, der nicht zum Netz des Fahrzeuglieferanten gehört). Gerade diejenigen Verbraucher, die sich ein Fahrzeug nur kreditfinanziert leisten können, sollten jedoch die Möglichkeit haben, dieses kostengünstig zu versichern und durch freie Werkstätten warten oder reparieren zu lassen.
- Der Wettbewerb wird nicht nur durch Garantiebedingungen beeinflusst, die der Fahrzeuglieferant bei der Auslieferung von Neufahrzeugen oder dem Handel mit Gebrauchtwagen durchgehend verwendet. Auch sog. „*Anschlussgarantien*“ werden regelmäßig mit Einschränkungen bei der Werkstattwahl versehen. Diese scheinbar selbständigen Garantieverträge werden im Rahmen des Neufahrzeug- oder Gebrauchtwagenhandels häufig ohne Mehrpreis (oder zu einem symbolischen Preis, der den Wert der Garantie deutlich unterschreitet) dazugegeben, um den Kunden an die Vertragswerkstätten zu binden.

- Häufig hält der Hersteller seine Garantiezusage für Neufahrzeuge oder Gebrauchtwagen nur für den Fall aufrecht, dass die „*Wartung nach Herstellervorgabe*“ erfolgt. Oftmals ist jedoch unklar, was die „Herstellervorgaben“ überhaupt sind, so dass weder die Werkstatt noch der Verbraucher selbst wissen, in welchen Fällen die Wartung oder Reparatur angeblich zum Verlust der Garantie führt. Sofern der Fahrzeuglieferant auf der Einhaltung von Vorgaben besteht, sollte er diese gegenüber allen freien Marktbeteiligten unaufgefordert kommunizieren, insbesondere auch zwischenzeitliche Änderungen (Updates) unaufgefordert zur Verfügung stellen. Weiterhin sollte der Fahrzeuglieferant den Erhalt nicht an die Vornahme von Arbeiten oder Modalitäten knüpfen, die technisch gar nicht konkret geboten sind und den Fahrzeughalter unnötig belasten würden.

5. Technische Informationen

Wir begrüßen den Vorschlag, in künftigen Leitlinien den Zugang unabhängiger Marktbeteiligter (nicht nur der Werkstätten) zu technischen Informationen zu thematisieren. Insbesondere begrüßen wir die Bezugnahme auf die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Diese entspricht der Anregung aus unserer Stellungnahme zum Folgenabschätzungsbericht.

Ansonsten halten wir den Entwurf der Leitlinien für dieses Schlüsselthema jedoch nicht für hinreichend, da die Bedeutung der mittelbar mit Reparatur und Wartung befassten unabhängigen Marktbeteiligten nicht angemessen berücksichtigt wird. Auch der Umfang der zur Verfügung zu stellenden Informationen könnte verständlicher dargestellt werden. Insbesondere sollten auch Informationen über aktuelle Erkenntnisse oder neue Empfehlungen zur Verfügung gestellt werden. Derzeit stellt sich im Markt das Problem, dass der Fahrzeughersteller dem freien Markt z.B. nicht mitteilt, wenn sich die Empfehlung für die Verwendung eines bestimmten Motoröls aufgrund neuer Erkenntnisse ändert. Dies kann dazu führen, dass eine freie Werkstatt oder auch der Fahrzeughalter selbst im Vertrauen auf die Angaben in der Betriebsanleitung ein Motorenöl einfüllt, von dem der Fahrzeughersteller inzwischen erkannt hat, dass es nicht geeignet ist.⁹

Für unabhängige Marktbeteiligte ist der Zugang zu technischen Informationen der Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit. Dies gilt nicht nur für freie Werkstätten, sondern auch für mittelbar mit Reparatur und Wartung befasste Unternehmen. Hierzu zählen die in Art. 4 Abs. 2 der Kfz-GVO genannten Marktbeteiligten. Wettbewerbsbeschränkungen in Bezug auf technische Informationen wiegen umso schwerer, als dass der Fahrzeuglieferant - auch nach der Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission - die einzige Quelle für den vollständigen und aktuellen Datenbestand für Fahrzeuge seiner Marke(n) ist. Er verfügt also über ein Monopol, und damit über besondere Möglichkeiten, auf den Wettbewerb Einfluss zu nehmen. Überdies würden die für den Wettbewerb nachteiligen

⁹ Beispielsfälle zu solchen sog. „Felddaten“ oder „stillen Rückrufen“ stellen wir auf Anfrage gerne zur Verfügung.

Wirkungen der Vertriebsvereinbarungen so verstärkt, dass diese im Ergebnis mit dem europäischen Kartellrecht nicht mehr vereinbar wären.¹⁰

Wenngleich sich aus der Reform der Marktanteilsschwellen gute Gründe dafür ergeben mögen, so hielten wir es dennoch für ein problematisches Signal an den Markt, keine dem heutigen Art. 4 Abs. 2 entsprechende aktualisierte Norm über technische Informationen im Wortlaut der künftigen sektorspezifischen Verordnung vorzusehen.

Die Entscheidungen der Kommission vom 13. September 2007 betreffend den Zugang zu technischen Informationen erübrigen eine dem heutigen Art. 4 Abs. 2 entsprechende Vorschrift in einer künftigen Gruppenfreistellungsverordnung keineswegs - sie betreffen nur Werkstätten (nicht aber andere unabhängige Marktbeteiligte). Zum Beispiel bieten sie eine Orientierung zu angemessenen Lizenzgebühren nur in Bezug auf Werkstätten, nicht aber für Teilegroßhändler (diese betreiben größere Call-Center zur technischen Beratung ihrer Werkstattpartner) oder Versicherer. Entsprechend können sie mit den auf Werkstätten zugeschnittenen Lizenzverträgen über technische Informationen wenig anfangen, die nur die Nutzung durch einen User gestatten, die Weitergabe der Information untersagen und auch in ihrer Gebührenstruktur allein auf Werkstätten als Lizenznehmer ausgerichtet sind. Zudem sind die Verpflichtungszusagen bis zum 31. Mai 2010 befristet.

Gerade vor dem Hintergrund der zunehmenden Vielfalt von Fahrzeugtypen und Ausstattungsvarianten ist die Frage nach der Zuordnung von passenden Ersatzteilen zu einem bestimmten Fahrzeug aktueller denn je. Werkstätten können passende Ersatzteile nur von einem Anbieter bestellen, der in der Lage ist, der Werkstatt ein passendes Angebot an Teilen für das betroffene Fahrzeug zu unterbreiten. Dies setzt voraus, dass der Teilegroßhandel Zugang zu entsprechenden Daten hat – nur so kann er der Werkstatt in jedem Einzelfall geeignete Teile anbieten.¹¹ Dies gilt auch für Versicherer, die im Rahmen der Kasko-Schadensteuerung mit ihren Vertragswerkstätten auch passende Ersatzteile zu identifizieren haben.

¹⁰ Kommission, Entscheidung vom 13.09.2007, COMP/E-2/39.140 – DaimlerChrysler, Tz. 25, sowie gleich lautende Entscheidungen vom selben Datum gegen Fiat, General Motors und Toyota.

¹¹ Leitfaden der Europäischen Kommission zur Kfz-GVO bei Frage 93: „*Wie die Herausgeber von technischen Informationen haben unabhängige Wiederverkäufer von Ersatzteilen Anspruch auf den Zugang zu technischen Informationen für ihre eigenen Zwecke, damit sie - mit anderen Worten gesagt - Ersatzteile effizient und richtig vermarkten können. Ohne diesen Zugang wären sie nicht in der Lage, ihre Kunden - die Werkstätten - darüber zu informieren, welche Ersatzteile für eine bestimmte Arbeit benötigt werden.*

Wenn solche Informationen am Verkaufsort nicht zur Verfügung stünden, müssten die unabhängigen Werkstätten diese Auskünfte später vom Kraftfahrzeuglieferanten einholen. Dies wäre viel zeitaufwändiger und komplizierter und würde für die unabhängigen Werkstätten einen Wettbewerbsnachteil gegenüber den zugelassenen Werkstätten bedeuten, die Ersatzteile und technischen Informationen aus derselben Quelle erhalten. Sollte ein Lieferant unabhängigen Ersatzteilhändlern das Recht auf den Weiterverkauf der technischen Informationen verweigern, würde dies einen wirksamen Wettbewerb zwischen unabhängigen und zugelassenen Werkstätten verhindern und eine schwerwiegende mittelbare Wettbewerbsbeschränkung darstellen.“

Die **Notwendigkeit, zu jedem Fahrzeug passende Teile identifizieren zu können**, betonen auch die vorgenannten Entscheidungen der Kommission vom 13. September 2007. Hier wird eine Kategorie von „technischen Informationen“ beschrieben als

„Informationen über Ersatzteile (einschließlich Ersatzteilkataloge mit Teilenummern und Beschreibungen) und Methoden der Fahrzeugidentifizierung (d.h. Daten über bestimmte Modelle, damit die Werkstatt die Nummern der original montierten Teile ermitteln und somit die entsprechenden Teilenummern für die passenden Originalersatzteile für dieses bestimmte Fahrzeug ermitteln kann.“

Soweit die Werkstatt die Teile-Identifikation selbst vornehmen möchte, käme ihr hierfür das Angebot von Herstellern entsprechender Datenbanken („Publisher“) entgegen, die Daten verschiedener Fahrzeuglieferanten unter einer einheitlichen Benutzeroberfläche zusammenfassen und die im Markt erhältlichen passenden Teile identifizieren. Eben dieser Vergleich von im Einzelfall geeigneten Ersatzteilen unterschiedlicher Marken, die für ein bestimmtes Fahrzeug passen, wird durch die Software-Angebote des jeweiligen Fahrzeugherstellers nicht gestattet. Die Datenbanken, welche Fahrzeughersteller den Werkstätten anbieten, ermöglichen den Vergleich von Alternativen nicht - sie geben auch keinen Aufschluss über die Identität des jeweiligen Zulieferers. Außerdem setzen sie die zeitaufwändige Einarbeitung der Werkstätten in unterschiedliche Systeme für unterschiedliche Fahrzeugmarken voraus. All dies würde effizienter und wettbewerbsorientierter gestaltet, wenn Publisher die entsprechenden Daten von Fahrzeugherstellern in einer Weise (nämlich als sog. „Rohdaten“) erhielten, die ihnen die Zusammenfassung von Daten zu Fahrzeugen verschiedener Marken unter einer standardisierten Suchmaske ermöglichen würde.

Der Leitfaden zur Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 hebt das Leitbild einer markenübergreifenden Datenbank hervor.¹² Eine derartige Verwendung unterscheidet sich von einer Verwendung durch eine Werkstatt, die ein einzelnes Datum für ein bestimmtes Fahrzeug abfragen will. Anders als bei der Datenrecherche im Einzelfall werden nämlich für die Erstellung und Herausgabe einer herstellerübergreifenden Datenbank die gesamten Informationen benötigt, um eine vollständige Datenbank zusammenzustellen. Es geht im Vergleich zur Situation der Vertragswerkstatt nicht um andere Daten, aber um eine andere Form, welche den Zweck der Verarbeitung und Weitergabe berücksichtigt. Insofern ist wesentlich, dass die Daten (die einzeln auch den Vertragswerkstätten zur Verfügung stehen) in verwendbarer Form zur Verfügung gestellt werden (also in einer Weise, welche die Nutzung der Daten etwa für eine Mehrmarken-Datenbank gestattet).

Dies sollte in dem künftigen Instrumentarium stärker zum Ausdruck kommen, indem die heute in Art. 4 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1400/2002 gebrauchte Formulierung „**in verwendbarer Form**“ zumindest in den künftigen Leitlinien aufgegriffen wird.

¹² Leitfaden zur Kfz-GVO bei Frage 92: „Die Herausgeber technischer Informationen tragen normalerweise Informationen von verschiedenen Herstellern zusammen und veröffentlichen sie in einem standardisierten Format, das von unabhängigen Werkstätten einfach verwendet werden kann, wodurch der Zugang erleichtert wird.“

Dabei kommt der Zuordnung einzelner Ersatzteile zu den Fahrzeugen, zu denen sie passen, eine besondere Bedeutung zu. Dasselbe gilt für Reparaturmethoden. Die Verwendungsfähigkeit der technischen Informationen für die Publisher (oder auch den Teilehandel und andere unabhängige Marktbeteiligte) setzt voraus, dass die Relationen zwischen dem einzelnen Fahrzeug (das über seine VIN identifiziert wird) und den passenden Ersatzteilen (die in den Systemen der Fahrzeuglieferanten regelmäßig über die OE-Nummer identifiziert werden) vom Fahrzeuglieferanten zur Verfügung gestellt werden. Ohne diese **Rohdaten** wären die technischen Informationen für viele der in der Kfz-GVO genannten unabhängigen Marktbeteiligten nicht verwendungsfähig.

Ein Fahrzeuglieferant, der technische Informationen in Form von Rohdaten den freien Marktbeteiligten nicht zur Verfügung stellt, verletzt das Kartellrecht. Dabei ist unerheblich, ob die Informationen den Vertragswerkstätten gerade in Form von Rohdaten zugänglich sind oder nicht. Entscheidend ist vielmehr, dass aus der Verweigerung des Fahrzeuglieferanten, den freien Marktbeteiligten die Rohdaten zugänglich zu machen, die Gefahr der Marktverschließung folgt.

Diese Aspekte sollten in dem künftigen rechtlichen Rahmen für den Automobilsektor deutlich zum Ausdruck kommen - möglichst in einem Artikel oder Erwägungsgrund der Verordnung, zumindest aber in den Leitlinien. Diese sollten gegenüber dem vorgestellten Entwurf wie folgt geändert bzw. ergänzt werden:

- Tz. 53 verwendet die Formulierung „unabhängigen Werkstätten oder unabhängigen Teilehändlern keinen Zugang zu seinen markenspezifischen, für die Instandsetzung und Wartung erforderlichen technischen Informationen gewährt,“. Diese sollte ersetzt werden durch „*unabhängigen Marktbeteiligten keinen Zugang zu seinen markenspezifischen, für die Instandsetzung und Wartung erforderlichen technischen Informationen in verwendbarer Form gewährt.*“
- Tz. 54 lässt bislang kaum erkennen, ob die Kommission letztlich erwartet, dass eine Verweigerung des Zugangs zu technischen Informationen mit Art. 101 AEUV unvereinbar ist. Ähnlich wie bei Tz. 61 sollte dies durch den Wortlaut besser verständlich hervorgehoben werden - andernfalls würde der Markt vermuten, dass die Kommission von den Grundsätzen der vier Entscheidungen vom September 2007 abrückt. Wir schlagen daher vor, den letzten Satz von Tz. 54 neu zu formulieren wie folgt: „*Daher ist in Fällen der Verweigerung des Zugangs zu technischen Informationen nicht zu erwarten, dass die Effizienzgewinne, die normalerweise aufgrund der mit zugelassenen Werkstätten und Teilehändlern geschlossenen Vereinbarungen erwartet werden könnten, ausreichen, um die genannten wettbewerbswidrigen Auswirkungen aufzuwiegen. Es ist daher unwahrscheinlich, dass die Vereinbarungen die Voraussetzungen von Artikel 101 Absatz 3 AEUV erfüllen würden.*“
- Tz. 55 enthält mehrere Prüfungspunkte, deren Verhältnis zueinander nicht eindeutig erkennbar ist. Insbesondere erscheint der vierte Punkt redundant und sollte ge-

strichen werden - die Frage, ob eine Information letztlich der Wartung/Reparatur dient oder anderen Zwecken, wird bereits in dem zweiten Punkt (*„letztlich für die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen oder für einen anderen Zweck“*) hinreichend adressiert

- Tz. 56 sollte vor dem letzten Satz ergänzt werden wie folgt: *„Ebenso umfasst sind Informationen über die Identifikation von passenden Ersatzteilen, welche die Zuordnung geeigneter Teile (die regelmäßig durch eine Ersatzteilnummer des jeweiligen Fahrzeuglieferanten bezeichnet sind) zu einem konkreten Fahrzeug (das durch seine Fahrzeug-Identifikationsnummer bezeichnet wird) ermöglichen.“*
- Tz. 57 sollte am Ende ergänzt werden wie folgt: *„Unabhängige Marktbeteiligte, welche die technischen Informationen rechtmäßig weiterverbreiten (etwa im Rahmen der Beratung von Werkstätten oder der Erstellung von Datenbanken für Fahrzeuge mehrerer Hersteller), sollen die Daten in einer für sie verwendbaren Form erhalten.“*
