



HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN ZUR ANWENDUNG DES EU-KARTELLRECHTS IM KRAFTFAHRZEUGSEKTOR

27. August 2012

Seit der Annahme der neuen Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor¹ (im Folgenden „Kfz-GVO“) und der Ergänzenden Leitlinien² sind bei der Kommission zahlreiche Fragen zur Anwendung des neuen Rahmens für den Vertrieb und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und für den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen eingegangen. Besonders häufig gestellte Fragen sowie solche, die auch von allgemeinem Interesse sein könnten, sind nachstehend zusammen mit den Antworten und näheren Erläuterungen zusammengestellt.

Diese häufig gestellten Fragen („FAQ“) sollen die Ergänzenden Leitlinien weiter vertiefen, aber nicht ersetzen. Die FAQ richten sich vor allem an im Kfz-Sektor tätige Unternehmen und Personen sowie an Vertreter der Rechtsberufe, damit sie besser nachvollziehen können, welche Ansätze die Generaldirektion Wettbewerb der Kommission bei spezifischen Aspekten des Kfz-Marktes verfolgt.³ Die FAQ sind weder rechtsverbindlich noch greifen sie der Auslegung der Artikel 101 und 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) durch die Gerichte der

¹ Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission vom 27. Mai 2010 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 (ABl. C 129 vom 28.5.2010, S. 52); siehe <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:DE:PDF>.

² Ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen (ABl. C 138 vom 28.5.2010, S. 16); siehe [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC1207\(01\):DE:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52010XC1207(01):DE:NOT).

³ Diese häufig gestellten Fragen beziehen sich auf spezifische Beschränkungen im Kraftfahrzeugsektor, die unter bestimmten Umständen dazu führen könnten, dass eine Vereinbarung zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und seinen zugelassenen Händlern oder Werkstätten (oder letztlich auch mit einem Anbieter von Kfz-Ersatzteilen, Instandsetzungswerkzeug, Diagnostikgeräten, Bauteilen für die Erstmontage von Kraftfahrzeugen oder anderen Ausrüstungsgegenständen) gegen das EU-Wettbewerbsrecht verstößt. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn 1) die Beschränkung wahrscheinlich die wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Vereinbarungen zwischen dem Kraftfahrzeuganbieter und seinen Händlern oder zugelassenen Werkstätten und Ersatzteileanbietern verursacht oder verstärkt und die Vereinbarungen somit unter Artikel 101 Absatz 1 AEUV fallen; 2) die fraglichen Vereinbarungen aufgrund des Marktanteils des Anbieters wahrscheinlich nicht unter die Gruppenfreistellung fallen und 3) diese Vereinbarungen wahrscheinlich nicht für eine Einzelfallfreistellung nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV in Betracht kommen. In einigen anderen Fällen kann eine bestimmte Verhaltensweise, die in diesen FAQ behandelt wird, einen Verstoß gegen das Verbot der missbräuchlichen Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung im Sinne des Artikels 102 AEUV darstellen. Ferner wird in den FAQ auf Verhaltensweisen bzw. Vereinbarungen eingegangen, bei denen es unwahrscheinlich ist, dass sie gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoßen. Ohnehin muss in jedem einzelnen Fall unter Berücksichtigung des jeweiligen Sachverhalts und der Rechtslage geprüft werden, ob EU-Wettbewerbsrecht anwendbar ist.

Europäischen Union vor. Auch die mögliche Anwendung der Artikel 101 und 102 auf die spezifischen Umstände eines Einzelfalls durch die Kommission bleibt von den FAQ unberührt.

Die FAQ sind thematisch geordnet. Erläutert werden die folgenden Aspekte: Einhaltung von Gewährleistungen, Kundendienstleistungen im Rahmen von Leasingverträgen, Lieferung von Ersatzteilen, Nutzung bzw. Kauf von Werkzeugen, Zugang zu technischen Informationen und Zugang zu den Netzen zugelassener Werkstätten.

GEWÄHRLEISTUNGEN

In den Ergänzenden Leitlinien ist der allgemeine Grundsatz formuliert, dass Vereinbarungen über den rein qualitativen Selektivvertrieb nur dann unter eine Ausnahmeregelung nach dem EU-Wettbewerbsrecht fallen, wenn die Gewährleistung des Herstellers nicht davon abhängig gemacht wird, dass der Endverbraucher die nicht unter die Gewährleistung fallenden Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten nur innerhalb des Netzes zugelassener Werkstätten ausführen lässt.⁴ Gleichmaßen darf in den Gewährleistungsaufgaben nicht verlangt werden, dass bei nicht unter die Gewährleistung fallenden Austauschmaßnahmen nur Ersatzteile mit Markenzeichen des Herstellers verwendet werden dürfen. Bei diesen beiden Arten von Beschränkungen, die im Folgenden als Kundendienst- bzw. Ersatzteilbeschränkungen bezeichnet werden, ist davon auszugehen, dass sie aller Wahrscheinlichkeit nach dazu führen, dass eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Fahrzeughersteller und seinen zugelassenen Händlern oder Werkstätten gegen EU-Wettbewerbsrecht verstößt. Diesem allgemeinen Grundsatz liegt die Argumentation zugrunde, dass ein solches Verhalten zu einem Ausschluss unabhängiger Werkstätten oder zur Ausschaltung alternativer Kanäle für die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen führen könnte. Dies wiederum könnte sich auf den Preis auswirken, den die Verbraucher für Instandsetzungs- und Wartungsdienste zahlen müssen.

Die eingegangenen Fragen bezogen sich sowohl auf den Anwendungsbereich dieses allgemeinen Grundsatzes als auch darauf, ob er nur unter bestimmten Umständen anwendbar ist. Des Weiteren wurde die Frage aufgeworfen, ob einem Verbraucher verwehrt werden kann, die Gewährleistung für ein bei einem zugelassenen Händler in einem anderen EU-Mitgliedstaat gekauftes Fahrzeug in Anspruch zu nehmen.

Die nachstehenden Antworten sind unbeschadet der Anwendung einzelstaatlicher Verbraucherschutzgesetze zu verstehen, die möglicherweise bestimmte Pflichten auferlegen oder bestimmte Rechte begründen. Nicht berücksichtigt wurden außerdem die sogenannten „Kulanzregelungen“, mit denen Kraftfahrzeuganbieter⁵ ihre Vertragshändler anweisen, bestimmte Mängel über den Gewährleistungszeitraum hinaus kostenlos zu beheben.

⁴ Siehe Randnummer 69 der Ergänzenden Leitlinien (Verweis in Fußnote 2 dieser FAQ).

⁵ Der Begriff „Kraftfahrzeuganbieter“ bezieht sich in diesen FAQ in der Regel auf Kraftfahrzeughersteller, kann aber auch gegebenenfalls andere Gruppen von Marktbeteiligten wie Einführer oder Haupthändler (im Gegensatz zu Nebenhändlern) abdecken.

1. Hängt die Bewertung von Kundendienst- und Ersatzteilbeschränkungen davon ab, ob sie im Kaufvertrag oder in der Kundendienst- oder Gewährleistungsbroschüre enthalten sind?⁶

Nein. In der Praxis stehen die Kundendienst- oder Ersatzteilbeschränkungen nicht unbedingt im Kaufvertrag, sondern möglicherweise in anderen Dokumenten wie der Kundendienst- oder Gewährleistungsbroschüre. Derartige Beschränkungen werden, unabhängig davon, in welchem Dokument sie verankert sind, grundsätzlich in der gleichen Weise bewertet.

Unabhängig davon, in welchem Dokument die fragliche Beschränkung enthalten ist, könnten die Verbraucher annehmen, dass die Gewährleistung nicht mehr gilt, sobald Kundendienstleistungen in einer unabhängigen Werkstatt durchgeführt oder Ersatzteile anderer Marken verwendet werden. Dies birgt die Gefahr eines Ausschlusses solcher unabhängigen Werkstätten bzw. einer Ausschaltung anderer Vertriebskanäle für Ersatzteile.

2. Werden Kundendienst- und Ersatzteilbeschränkungen anders bewertet, wenn sie Teil einer erweiterten Gewährleistung sind, die vom Netz zugelassener Werkstätten zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs oder kurz danach gewährt wurde?

Nein. Die Tatsache, dass die Kundendienst- bzw. Ersatzteilbeschränkung nicht in der Gewährleistung des Fahrzeugherstellers, sondern in einer erweiterten Gewährleistung enthalten ist, die vom Netz zugelassener Werkstätten zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs (oder kurz danach) gewährt wurde, ändert grundsätzlich nichts an der Bewertung dieser Beschränkungen.

Ebenso wie die Kraftfahrzeughersteller oder ihre Einführer sind auch die Händler und zugelassenen Werkstätten innerhalb eines Selektivvertriebssystems Parteien eines Netzes von Vereinbarungen. Wenn sich diese Beteiligten auf eine Gewährleistungsregelung einigen und die betreffenden Gewährleistungen eine Dienstleistungs- oder Ersatzteilbeschränkung enthalten, würde dies wahrscheinlich zum Ausschluss unabhängiger Werkstätten bzw. zur Ausschaltung anderer Vertriebskanäle für Ersatzteile führen. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass eine solche Gewährleistungsregelung wettbewerbsbeschränkenden Auswirkungen der Vereinbarungen zwischen dem Kraftfahrzeuganbieter und seinen zugelassenen Werkstätten und Ersatzteilhändlern verursacht oder verstärkt.

⁶ Die Antworten auf die Fragen 1 bis 3 beruhen auf der Annahme, dass die Unterzeichnung des Kaufvertrags und die Übergabe der Gewährleistungsbroschüre an den Endverbraucher Teil der Vereinbarung zwischen dem Hersteller und dem Händler sind bzw. sich auf diese Vereinbarung beziehen und deshalb nach Artikel 101 AEUV behandelt werden können. Nicht abgedeckt ist der Fall, dass der Händler Teil der Herstellergruppe ist (z. B. wenn es sich bei dem Händler um eine Tochtergesellschaft des Herstellers handelt).

3. Werden Kundendienst- und Ersatzteilbeschränkungen anders bewertet, wenn sie Teil einer erweiterten Gewährleistung sind, die vom Kraftfahrzeuganbieter (oder vom Netz zugelassener Werkstätten zum Zeitpunkt des Verkaufs oder kurz danach) über einen Dritten, z. B. einen Versicherer, gewährt wurde?

Nein. Die Tatsache, dass Gewährleistungen, die eine Kundendienst- oder Ersatzteilbeschränkung enthalten, von dem Kraftfahrzeuganbieter (oder zum Zeitpunkt des Verkaufs des Fahrzeugs oder kurz danach von den Mitgliedern des Netzes zugelassener Werkstätten; siehe Frage 2) über einen Dritten (in der Regel ein Versicherer) geregelt werden, ändert grundsätzlich nichts an der Bewertung dieser Beschränkungen.

Die Tatsache, dass eine erweiterte Gewährleistung, die eine Kundendienst- oder Ersatzteilbeschränkung enthält, über einen Dritten geregelt wird, begründet keine Änderung der in den Ergänzenden Leitlinien vorgesehenen Analysen. Entscheidend ist, ob die Kundendienst- und Ersatzteilbeschränkung ein Faktor ist, auf den ein oder mehrere Mitglieder des Netzes der Selektivvertriebsvereinbarungen⁷ Einfluss hat/haben, und folglich damit zu rechnen ist, dass die Umsetzung der Beschränkung zum Ausschluss unabhängiger Werkstätten oder zur Ausschaltung anderer Vertriebskanäle für Ersatzteile führt.

4. Werden Kundendienst- und Ersatzbeschränkungen anders bewertet, wenn sie in einer erweiterten Gewährleistung enthalten sind, die der Verbraucher erst mehrere Jahre nach dem Kauf des Fahrzeugs bei einer zugelassenen Werkstatt oder dem Kraftfahrzeuganbieter erworben hat?

Ja, denn eine solche Gewährleistung führt in der Regel nicht zu einer Verletzung des EU-Wettbewerbsrechts.

Liegt der Fahrzeugkauf bereits mehrere Jahre zurück, so hat ein zugelassener Händler bei weitem nicht mehr so einen privilegierten Zugang zum Kunden, wie kurz nach dem Kauf. Folglich dürfte es für andere Anbieter erweiterter Gewährleistungen wie z. B. Ketten unabhängiger Werkstätten und Versicherungen wesentlich einfacher sein, Fahrzeughaltern ihre Produkte anzubieten. Unter diesen Umständen ist nicht damit zu rechnen, dass unabhängige Werkstätten mit einer erheblichen Ausschlusswirkung konfrontiert wären, selbst wenn die Gewährleistungen von Kraftfahrzeuganbietern oder ihren Netzen zugelassener Werkstätten Kundendienst- oder Ersatzteilbeschränkungen enthielten.⁸

⁷ Im Allgemeinen erwachsen den Versicherungsunternehmen aus derartigen Kundendienst- und Einzelteilbeschränkungen keine Vorteile.

⁸ Deshalb ist es unwahrscheinlich, dass die in Rede stehenden Selektivvertriebsvereinbarungen aufgrund derartiger Gewährleistungen unter Artikel 101 AEUV fallen.

5. Sollten Verbraucher eine Gewährleistung für ein Fahrzeug in Anspruch nehmen können, das sie bei einem zugelassenen Händler in einem anderen EU-Mitgliedstaat gekauft haben?

Ja, es können jedoch gewisse Einschränkungen in Bezug auf den Gewährleistungsumfang bestehen.

Wenn Kraftfahrzeuganbieter entweder die Gewährleistungen für Fahrzeuge, die bei zugelassenen Händlern in anderen Mitgliedstaaten gekauft wurden, nicht erbringen oder ihre zugelassenen Werkstätten nicht vertraglich dazu verpflichten, die unter die Gewährleistung fallenden Arbeiten an diesen Fahrzeugen auszuführen, würde dies einer Verkaufsbeschränkung gleichkommen, so dass die betreffenden Selektivvertriebsvereinbarungen wahrscheinlich gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoßen würden.⁹

Dieselbe Argumentation gilt für unentgeltliche Kundendienstleistungen oder Arbeiten, die im Rahmen einer Rückrufaktion¹⁰ vorgenommen werden, oder wenn der Verbraucher das Fahrzeug über einen bevollmächtigten Vermittler gekauft hat. Gewährleistungen für Fahrzeuge, die von Vertragshändlern in anderen Mitgliedstaaten gekauft wurden, sollten außerdem keinen zusätzlichen administrativen Verfahren unterliegen, die Verzögerungen bei der Ausführung der Arbeiten verursachen.

In diesem Zusammenhang sollte jedoch bedacht werden, dass Gewährleistungsaufgaben von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat variieren können und Kraftfahrzeuganbieter bei der Festlegung des empfohlenen Kaufpreises in der Regel die Kosten für die Einhaltung eines bestimmten Pakets von Gewährleistungsaufgaben einpreisen. Wird ein Fahrzeug ausgeführt, so darf der Kraftfahrzeuganbieter auf das betreffende Fahrzeug die ursprünglich geltenden Gewährleistungsaufgaben anwenden; er ist somit nicht verpflichtet, die eventuell vorteilhafteren Gewährleistungsaufgaben des Zielmitgliedstaats anzuwenden.

⁹ Diese Vereinbarungen würden dann wahrscheinlich unter Artikel 101 AEUV fallen. Darüber hinaus kämen sie aller Wahrscheinlichkeit nach nicht für eine Freistellung nach der Verordnung (EU) Nr. 330/2010 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 (ABl. L 102 vom 23.4.2010, S. 1) in Betracht, da die betreffenden Klauseln eine Verkaufsbeschränkung im Sinne des Artikels 4 Buchstaben b und c darstellen würden (siehe <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:DE:PDF>). Siehe hierzu auch Randnummer 50 und insbesondere Fußnote 4 der Leitlinien für vertikale Beschränkungen (ABl. C 130 vom 19.5.2010 unter <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:DE:PDF>). Zudem ist es unwahrscheinlich, dass eine Ausnahmeregelung nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV in Betracht käme. Siehe auch das Urteil des Gerichtshofs (Vierte Kammer) vom 10. Dezember 1985 in der Rechtssache 31/85, *SA ETA Fabriques d'Ebauches/SA DK Investment und andere*.

¹⁰ Wenn Fahrzeughersteller für Fahrzeuge, die bei zugelassenen Händlern in anderen Mitgliedstaaten gekauft wurden, nicht die unentgeltlichen Kundendienstleistungen erbringen oder die im Zuge einer Rückrufaktion erforderlichen Arbeiten nicht vornehmen oder ihre zugelassenen Werkstätten nicht vertraglich dazu verpflichten, die mit der Rückrufaktion verbundenen Arbeiten an diesen Fahrzeugen auszuführen, würde dies ebenfalls einer Verkaufsbeschränkung gleichkommen, so dass die betreffenden Selektivvertriebsvereinbarungen höchstwahrscheinlich gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoßen würden.

Wenn ein Verbraucher getrennt für eine Mobilitätsgarantie bezahlt hat, gilt diese möglicherweise nur für einen bestimmten Mitgliedstaat.

- 6. Wird eine Ersatzteilbeschränkung anders bewertet, wenn für Arbeiten, die nicht unter die Gewährleistung fallen, vom Kraftfahrzeuganbieter verlangt wird, dass ein Ersatzteil (z. B. ein Schmieröl) eines bestimmten Anbieters verwendet werden muss (anstatt festzulegen, dass Ersatzteile verwendet werden, die sein(e) Markenzeichen tragen)?**

In der Regel nein. Eine solche Beschränkung würde wahrscheinlich einen Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht darstellen.

Wie bei einer Ersatzteilbeschränkung, bei der die Gewährleistung von der Verwendung von Ersatzteilen mit Markenzeichen des Herstellers abhängig gemacht wird, würde eine Ersatzteilbeschränkung, in der gefordert (und nicht nur empfohlen) wird, Ersatzteile eines bestimmten Herstellers zu verwenden, wahrscheinlich zur Ausschaltung anderer Vertriebskanäle für Ersatzteile führen.

Ein Kraftfahrzeughersteller kann sich aber durchaus rechtmäßig weigern, Gewährleistungspflichten nachzukommen, wenn die Situation, aus der die jeweilige Forderung erwachsen ist, in kausalem Zusammenhang mit dem Ausfall eines bestimmten Ersatzteils steht, das von einem anderen Anbieter stammt.

LEASING

Leasingverträge zwischen Unternehmen fallen weder unter die allgemeinen EU-Regeln für vertikale Vereinbarungen¹¹ noch in den Geltungsbereich der Kfz-GVO.¹² Vereinbarungen zwischen Leasingunternehmen und privaten Fahrzeugführern fallen nicht unter Artikel 101 AEUV.

Dennoch wurden häufig die folgenden Fragen gestellt.

- 7. Kann ein Leasingunternehmen, das mit dem Kraftfahrzeuganbieter des von ihm verleaste[n] Fahrzeugs verbunden ist, verlangen, dass der Kundendienst innerhalb des zugelassenen Netzes des Kraftfahrzeuganbieters vorgenommen und/oder ausschließlich Ersatzteile mit dem Markenzeichen des Kraftfahrzeuganbieters verwendet werden?**

Ja, außer wenn bzw. bis feststeht, dass bei Beendigung des Vertrags oder Ablauf des Leasingzeitraums das Eigentum an dem Fahrzeug auf den Leasingnehmer übertragen wird.

Solange keine Gewissheit besteht, dass das Eigentum an dem Fahrzeug dem Leasingnehmer übertragen wird, ist es grundsätzlich im Interesse des Leasingunternehmens, den Restwert des Fahrzeugs zu wahren. Das Leasingunternehmen könnte folglich das Recht haben, den Wert des Fahrzeugs höher

¹¹ Leitlinien für vertikale Beschränkungen, Randnummer 26; siehe Fußnote 9 dieser FAQ.

¹² Siehe Artikel 2 der Kfz-GVO.

anzusetzen, wenn das Fahrzeug stets im Netz der zugelassenen Werkstätten gewartet wurde und ausschließlich Ersatzteile mit dem Markenzeichen des Kraftfahrzeuganbieters verwendet wurden.

Wenn hingegen sicher ist, dass eine Eigentumsübertragung erfolgen wird (weil die Eigentumsübertragung vertraglich oder gesetzlich festgelegt ist oder weil sich der Leasingnehmer bereits für eine entsprechende Option entschieden hat), kann das Leasingunternehmen grundsätzlich kein besonderes Interesse am Restwert des Fahrzeugs geltend machen, das die Auferlegung von Beschränkungen gegenüber dem Leasingnehmer in Bezug auf die Inanspruchnahme der Dienstleistungen unabhängiger Werkstätten oder die Verwendung anderer Ersatzteile rechtfertigen würde. Diesbezüglich befindet sich das Leasingunternehmen in derselben Lage wie bei einem normalen Kaufvertrag.

ERSATZTEILE

Die Lieferung von Ersatzteilen kann nach der Kfz-GVO¹³ Gegenstand von drei sektorspezifischen Kernbeschränkungen sein. Es wurden jedoch wiederholt Fragen gestellt, die sich auf die Lieferung von Ersatzteilen an unabhängige wie auch zugelassene Werkstätten beziehen.

8. Darf ein Kraftfahrzeuganbieter die Gewährung von Prämien oder Rabatten für Originalteile (*captive parts*)¹⁴ an die Bedingung knüpfen, dass die Werkstätten von ihm auch Ersatzteile für Fahrzeuge anderer Hersteller beziehen?

Dieses Thema wird weder in der Kfz-GVO noch in den Ergänzenden Leitlinien behandelt. Unter bestimmten Umständen könnten bedingte Rabatte den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und somit einen Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht darstellen.

In den meisten Fällen sind Prämien- und Rabattsysteme ein legitimes und wettbewerbsförderndes Mittel, um Werkstätten einen Anreiz zu geben, mehr Ersatzteile einer bestimmten Marke zu verkaufen. In Bezug auf Originalteile (*captive parts*), für die der Kraftfahrzeuganbieter über eine marktbeherrschende Stellung verfügt, ist jedoch Vorsicht geboten. Wenn Prämien oder Rabatte auf diese Ersatzteile an die Bedingung geknüpft werden, dass die Werkstatt von dem Kraftfahrzeuganbieter Ersatzteile für Fahrzeuge anderer Hersteller kauft, könnte dies bedeuten, dass der Kraftfahrzeuganbieter seine beherrschende Stellung auf einem Markt missbräuchlich ausnutzt, um auf einem anderen Markt Vorteile zu erzielen.¹⁵

¹³ Siehe Artikel 5 der Kfz-GVO.

¹⁴ Originalteile (*captive parts*) sind Ersatzteile, die nur über den Kraftfahrzeughersteller oder die Mitglieder seines Netzes zugelassener Werkstätten bezogen werden können; siehe auch Ergänzende Leitlinien, Randnummer 22. Siehe Fußnote 2 dieser FAQ.

¹⁵ Dies würde einen Verstoß gegen Artikel 102 AEUV darstellen. Allgemeine Erläuterungen zur Anwendung von Artikel 102 AEUV finden sich in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Erläuterungen zu den Prioritäten der Kommission bei der Anwendung von Artikel 82 des EG-Vertrags auf Fälle von Behinderungsmissbrauch durch Unternehmen in marktbeherrschender Stellung“ (ABl. C 45 vom 24.2.2009, S. 7) unter <http://eur->

9. Darf ein Kraftfahrzeuganbieter seine zugelassenen Werkstätten verpflichten, die Ersatzteile anderer Marken getrennt von den Ersatzteilen seiner eigenen Marke zu lagern?

In der Regel ja, solange es den Werkstätten dadurch nicht übermäßig erschwert wird, Ersatzteile anderer Marken zu verwenden.

Ein Kraftfahrzeuganbieter kann ein berechtigtes Interesse daran haben sicherzustellen, dass die zugelassenen Werkstätten ihre Ersatzteile in geordneter Form lagern, da dann die jeweils benötigten Ersatzteile schnell zur Hand sind und dies die Kundenwahrnehmung der Marke positiv beeinflussen kann. Zudem ist es im berechtigten Interesse der Kraftfahrzeuganbieter, dass für unter die Gewährleistung fallende Instandsetzungsarbeiten oder Kundendienstleistungen, deren Kosten sie tragen, nicht versehentlich Ersatzteile anderer Marken verwendet werden.

Auflagen dieser Art dürfen allerdings nicht in unangemessener Weise die Lagerbestandskontrolle erschweren, mehr Lagerraum erforderlich machen oder den Zugang derart erschweren, dass Werkstätten davon abgebracht werden, Ersatzteile anderer Marken zu führen.¹⁶ Möglicherweise nicht gerechtfertigt wäre, wenn ein Kraftfahrzeuganbieter Werkstätten verpflichtet, für Ersatzteile anderer Marken ein getrenntes Lager vorzusehen und diese nicht an den Werkplätzen zu lagern.

10. Darf eine zugelassene Werkstatt die Lieferung von Originalteilen (*captive parts*) an unabhängige Werkstätten verweigern?

Grundsätzlich ja. Es ist allerdings unwahrscheinlich, dass EU-Wettbewerbsrecht verletzt wird, wenn eine zugelassene Werkstatt von sich aus entscheidet, keine Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu liefern.

In den meisten Fällen ist es im Interesse der zugelassenen Werkstätten, Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen, da sie über eine Gewinnmarge verfügen.

Sollte eine zugelassene Werkstatt von sich aus beschließen, Originalteile (*captive parts*) nicht an unabhängige Werkstätten zu liefern, ist es unwahrscheinlich, dass dies gegen EU-Wettbewerbsrecht verstößt.¹⁷ In der Regel können unabhängige Werkstätten die gewünschten Originalteile dann bei einer anderen zugelassenen Werkstatt erwerben.

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:DE:PDF.

Siehe

insbesondere den Abschnitt über Kopplung und Bündelung.

¹⁶ Auflagen, die eine solche Wirkung haben, können als mittelbare Wettbewerbsverbote betrachtet werden und sind in Bezug auf ihre Auswirkungen nach den Leitlinien für vertikale Beschränkungen zu bewerten. Siehe Fußnote 9 dieser FAQ.

¹⁷ Artikel 101 AEUV käme nicht zum Tragen, da die Entscheidung, diese Ersatzteile nicht zu verkaufen, nicht auf einer Vereinbarung beruht. Artikel 102 AEUV wäre in der Regel nicht anwendbar, da es unwahrscheinlich ist, dass die betreffende zugelassene Werkstatt als Werkstatt mit marktbeherrschender Stellung betrachtet werden würde.

Sollten jedoch Mitglieder eines Selektivvertriebssystems vereinbaren, keine Originalteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen, wäre dies wahrscheinlich als wettbewerbswidrige Absprache zu betrachten.¹⁸

11. Unter welchen Umständen wäre ein Kraftfahrzeuganbieter verpflichtet, Ersatzteile direkt an unabhängige Werkstätten zu liefern?

Sobald es für unabhängige Werkstätten generell schwierig ist, Originalteile (*captive parts*) über die zugelassenen Händler zu beziehen, könnte, wenn der Kraftfahrzeughersteller die erforderlichen Ersatzteile nicht direkt liefert, ein Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht vorliegen.

Kraftfahrzeuganbieter stellen ihren zugelassenen Werkstätten das gesamte Spektrum an Ersatzteilen, die für die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen ihrer Marken erforderlich sind, zur Verfügung und sind als einzige in der Lage, Werkstätten und Händlern bestimmte Ersatzteile zu liefern. Wenn unabhängige Werkstätten diese Originalteile (*captive parts*) nicht bei den zugelassenen Händlern beziehen können und der Kraftfahrzeuganbieter sich weigert, die unabhängigen Werkstätten direkt zu beliefern, könnten dadurch etwaige negative Auswirkungen, die aus seinen Vereinbarungen mit zugelassenen Werkstätten und/oder Teilehändlern erwachsen, verstärkt werden.¹⁹ Insbesondere fehlender Zugang zu Originalteilen könnte die Marktstellung eines unabhängigen Marktteilnehmers schwächen, was letztendlich zulasten der Verbraucher ginge.

12. Darf ein Kraftfahrzeuganbieter ein Mitglied seines zugelassenen Vertriebsnetzes für Ersatzteile daran hindern, Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen, die unabhängige Ersatzteilhändler als Vermittler nutzen?

Grundsätzlich nein. Wenn ein zugelassener Einzelteihändler von sich aus beschließt, keine Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen, die auf Vermittler zurückgreifen, stellt dies keinen Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht dar. Wenn ein Kraftfahrzeuganbieter seine Händler jedoch anweist, Ersatzteile nicht über Vermittler zu verkaufen, dann verstoßen seine Vertriebsvereinbarungen wahrscheinlich gegen EU-Wettbewerbsrecht.

Die meisten Kraftfahrzeughersteller setzen beim Verkauf von Ersatzteilen auf einen rein qualitativen Selektivvertrieb. Unabhängige Werkstätten sind in Bezug auf Ersatzteile als Endverbraucher im Sinne der Kfz-GVO zu betrachten.²⁰ Wenn ein Kraftfahrzeuganbieter die Händler seines Selektivvertriebsnetzes daran hindert,

¹⁸ Eine solche Vereinbarung würde unter Artikel 101 AEUV fallen. Die Beschränkung des Verkaufs von Ersatzteilen durch Mitglieder des Netzes zugelassener Werkstätten an unabhängige Werkstätten stellt eine Kernbeschränkung dar (siehe Artikel 5 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 461/2010 (siehe Fußnote 1 dieser FAQ) und fällt folglich auch unter das Verbot des Artikels 101 AEUV.

¹⁹ Dadurch würden die Vereinbarungen unter Artikel 101 AEUV fallen. Wenn die fraglichen Ersatzteile nicht bei einem zugelassenen Ersatzteilhändler erhältlich sind, würde die Nichtausgabe der betreffenden Ersatzteile unter bestimmten Umständen einen Verstoß gegen Artikel 102 AEUV darstellen.

²⁰ Artikel 5 Buchstabe a der Kfz-GVO. Siehe Fußnote 1 dieser FAQ.

Ersatzteile an Werkstätten zu verkaufen, die auf Vermittler zurückgreifen, so stellt dies eine wettbewerbswidrige Beschränkung des passiven Verkaufs dar.

Vermittler sind grundsätzlich als Beteiligte zu behandeln, die zur Vertragspartei gehören. Um jedoch als Vermittler betrachtet zu werden, muss dieser Anweisungen erhalten haben, auf Bestellung hin zu kaufen; er darf nicht mit Ersatzteilen handeln, die er bei Mitgliedern des Selektivvertriebsnetzes gekauft hat. Ein Kraftfahrzeughersteller hat allerdings das Recht, die Mitglieder eines solchen Systems anzuweisen, nicht an Unternehmen zu verkaufen, die beabsichtigen, die betreffenden Ersatzteile weiterzuverkaufen.

ELEKTRONISCHE WERKZEUGE

Es gibt zwei Kategorien elektronischer Diagnostikgeräte und Instandsetzungswerkzeuge auf den Märkten: Markenspezifisches Werkzeug, das von Dritten hergestellt, aber vom Kraftfahrzeuganbieter vermarktet wird, und anderes Werkzeug, das sich für die Instandsetzung verschiedener Fahrzeugmarken eignet. Die folgenden Fragen beziehen sich auf beide Kategorien.

13. Darf in Vereinbarungen zwischen Kraftfahrzeuganbietern und Mitgliedern ihrer Netze zugelassener Werkstätten festgelegt werden, dass letztere bestimmte elektronische Diagnostikgeräte und Instandsetzungswerkzeuge bzw. bestimmte Werkzeuge und Ausrüstungen für Instandsetzungs-, Kundendienst- und Wartungsarbeiten benutzen müssen, selbst wenn gleichwertige Werkzeuge und Ausrüstungen anderer Anbieter zur Verfügung stehen?

Grundsätzlich ja. Bei einer solchen Beschränkung ist es unwahrscheinlich, dass sie zu einem Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht führt.²¹

Wenn ein Kraftfahrzeuganbieter mit einem Werkzeughersteller vereinbart, dass das gesamte Netz seiner zugelassenen Werkstätten die gleichen Geräte und Werkzeuge verwendet, können Größenvorteile entstehen. Außerdem ist es eher möglich, für technische Probleme eine allgemein anwendbare Lösung zu finden, wenn die gleichen Werkzeuge verwendet werden. Auch Schulungsmaßnahmen sind einfacher, wenn alle Techniker die gleichen Werkzeuge/Geräte benutzen. In den meisten Fällen dürfte somit die Klausel, dass eine zugelassene Werkstatt Zugang zu einem bestimmten Werkzeug haben muss, ein annehmbares Qualitätskriterium sein.²²

14. Gelten die in den Ergänzenden Leitlinien enthaltenden Erläuterungen zum Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen auch für Werkzeughersteller, die ebenfalls einen solchen Zugang bräuchten, um Instandsetzungswerkzeuge herstellen zu können, die für verschiedene Fahrzeugmarken eingesetzt werden können?

²¹ In den Ergänzenden Leitlinien (siehe Fußnote 2 dieses FAQ) wird näher auf die Beziehung zwischen Werkzeugherstellern und Kraftfahrzeuganbietern eingegangen. Siehe hierzu insbesondere die Randnummern 23 und 24.

²² Aus diesem Grund würde eine solche Beschränkung nicht dazu führen, dass die Vereinbarung zwischen dem Kraftfahrzeuganbieter und der Werkstatt unter den Artikel 101 Absatz 1 AEUV fällt.

Nein. Für die Prüfung der Frage, ob eine Vorenthaltung technischer Informationen möglicherweise einen Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht darstellt, wird in den Ergänzenden Leitlinien unterschieden zwischen technischen Informationen, die letztlich für die Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen verwendet werden, und technischen Informationen für andere Zwecke (z. B. Herstellung von Werkzeugen).²³

Bezüglich des Zugangs unabhängiger Werkstätten zu technischen Informationen und Werkzeugen soll mit den Ergänzenden Leitlinien verhindert werden, dass Kraftfahrzeuganbieter ihre zugelassenen Werkstätten gegenüber unabhängigen Werkstätten bevorzugen, wenn es um die Bereitstellung wesentlicher Inputs geht, die vollständig vom Kraftfahrzeughersteller kontrolliert werden und nicht von anderen Quellen bezogen werden können.²⁴ Mit den Ergänzenden Leitlinien soll somit dafür gesorgt werden, dass unabhängige Werkstätten zu denselben Bedingungen Zugang zu den markenspezifischen Instandsetzungswerkzeugen haben wie Mitglieder des Netzes zugelassener Werkstätten.

Vereinbarungen zwischen dem Kraftfahrzeughersteller und dem Werkzeughersteller unterliegen in der Regel denselben EU-Wettbewerbsvorschriften und müssen entsprechend gewürdigt werden.²⁵

ZUGANG ZU TECHNISCHEN INFORMATIONEN

Trotz der ausführlichen Erläuterungen in den Ergänzenden Leitlinien zu diesem Thema²⁶, sind bei der Kommission und den einzelstaatlichen Wettbewerbsbehörden Fragen zu Sicherheit und Schutz von Fahrzeugen, Preisgestaltung und der besonderen Frage der Wartungsgeschichte von Fahrzeugen eingegangen.

15. Darf ein Fahrzeughersteller aus Gründen der Sicherheit und des Schutzes seiner Fahrzeuge unabhängigen Marktteilnehmern den Zugang zu technischen Informationen verweigern?

Unter der Annahme, dass ein Kraftfahrzeughersteller aller Wahrscheinlichkeit nach die einzige Bezugsquelle für das gesamte Spektrum an technischen Informationen für Fahrzeuge seiner Marken ist (so dass die Vereinbarungen über die Bereitstellung dieser Informationen nicht in den „geschützten Bereich“ der Kfz-GVO fallen), lautet die Antwort: grundsätzlich nein. Da es sich in diesem Fall im Grunde um eine Quasi-Monopolstellung handelt, ist die Verweigerung des Zugangs zu technischen

²³ Siehe Randnummer 65 und insbesondere Buchstabe d der Ergänzenden Leitlinien; siehe Fußnote 2 dieser FAQ.

²⁴ Unter diesen Umständen fallen die mit den zugelassenen Werkstätten geschlossenen Vereinbarungen unter den Artikel 101 AEUV.

²⁵ Kraftfahrzeughersteller und Werkzeughersteller sollten deshalb ihre Vereinbarungen mit Blick auf die Artikel 101 und 102 AEUV und insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 330/2010 über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen und im Rahmen der Leitlinien über vertikale Beschränkungen (siehe Fußnote 9 dieser FAQ) prüfen.

²⁶ Siehe insbesondere die Randnummern 62 ff. der Ergänzenden Leitlinien; siehe oben Fußnote 2 dieser FAQ.

Informationen aus Gründen der Sicherheit und des Schutzes der betreffenden Fahrzeuge in der Regel nicht mit EU-Wettbewerbsrecht vereinbar.

Grundsätzlich sind Kraftfahrzeughersteller verpflichtet, technische Informationen, die sich allein in ihrer Hand befinden, an unabhängige Marktbeteiligte weiterzugeben. Nur in Ausnahmefällen kann eine Vorenthaltung dieser Informationen aus Gründen der Sicherheit und des Schutzes des Fahrzeugs gerechtfertigt sein.²⁷ In Einzelfällen könnten folgende Aspekte zum Tragen kommen:

Der Umfang der betreffenden Informationen

Unabhängige Werkstätten kennen sich im Allgemeinen mit den sicherheitsrelevanten Systemen des Fahrzeugs aus (z. B. Reifen, Lenkung, Bremsen und Stoßdämpfer) und haben bereits mit diesen Systemen gearbeitet, ohne dass dies nachweisbare Sicherheitsprobleme verursacht hätte. Es ist unwahrscheinlich, dass Beschränkungen, die damit begründet werden, dass diese sicherheitsrelevanter Art seien, als gerechtfertigt betrachtet werden.²⁸

Die Verfügbarkeit weniger restriktiver Formen des Schutzes

Sicherheit: Besteht die Notwendigkeit, den Zugang zu einem sicherheitsrelevanten Teil zu beschränken, mit denen unabhängige Werkstätten wahrscheinlich nicht vertraut sind (z. B. im Falle eines für ein bestimmtes Kfz-Modell typischen Hochspannungssystems oder eines Verfahrens für den Austausch von Karosserieteilen aus Kohlenstoffverbundwerkstoff), so sollte der Fahrzeughersteller versuchen, die von ihm gewünschten Ergebnisse in einer Weise zu erreichen, für die möglichst geringe Beschränkungen erforderlich sind. So könnte beispielsweise von den unabhängigen Werkstätten verlangt werden, dass sie an einer Schulung zu dem betreffenden System oder Verfahren teilnehmen. Bietet der Kraftfahrzeughersteller oder ein in seinem Auftrag handelndes Unternehmen eine solche Schulung an, sollte allerdings von der unabhängigen Werkstatt nicht verlangt werden, dass sie eine umfassendere Schulung absolviert, als für die Ausführung der Arbeiten an dem betreffenden System bzw. für einen fachgerechten Umgang mit der Technik, für die die Ausnahme geltend gemacht wird, erforderlich ist.

Schutz des Fahrzeugs: Im Interesse des Schutzes der Fahrzeuge käme eine Überprüfung des Vorstrafenregisters als eine geeignete und weniger restriktive Schutzmaßnahme in Betracht.

16. Darf ein Fahrzeughersteller Preisnachlässe oder Erstattungen für technische Informationen gewähren, wenn eine zugelassene Werkstatt eine bestimmte

²⁷ Wie in den Ergänzenden Leitlinien erläutert, könnte die Vorenthaltung technischer Informationen dazu führen, dass die Vereinbarungen zwischen Kraftfahrzeuganbietern und ihren zugelassenen Werkstätten unter Artikel 101 AEUV fallen. Siehe hierzu insbesondere Randnummer 63 der Ergänzenden Leitlinien (siehe Fußnote 2 dieser FAQ). Unter bestimmten Umständen könnten Kraftfahrzeuganbieter allerdings der Ansicht sein, dass für ihre Vereinbarungen selbst im Falle der Vorenthaltung ganz bestimmter Informationen die Ausnahmeregelung nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV Anwendung finden könnte. Im Falle einer Quasi-Monopolstellung ist dies allerdings unwahrscheinlich.

²⁸ Folglich ist es unwahrscheinlich, dass eine Ausnahmeregelung nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV in Betracht käme.

Menge an Ersatzteilen oder Werkzeugen der Marke des Fahrzeugherstellers abnimmt?

Diese Frage wird weder in der Kfz-GVO noch in den Ergänzenden Leitlinien behandelt. Unter bestimmten Umständen kann ein solches Vorgehen den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und somit einen Verstoß gegen EU-Wettbewerbsrecht darstellen.

Der Fahrzeughersteller ist wahrscheinlich die einzige Quelle für das gesamte Spektrum an technischen Informationen für die Fahrzeuge der Herstellermarken. Wenn Preisnachlässe oder Erstattungen für technische Informationen an die Bedingung geknüpft werden, dass die betreffende Werkstatt eine bestimmte Menge an Ersatzteilen oder Werkzeugen der Marken des betreffenden Herstellers kauft, könnte dies bedeuten, dass der Kraftfahrzeughersteller seine beherrschende Stellung auf diesem Markt missbräuchlich ausnutzt, um auf einem anderen Markt Vorteile zu erzielen.²⁹

17. Kann eine unabhängige Werkstatt daran gehindert werden, auf die elektronischen oder gedruckten Aufzeichnungen zur Wartungsgeschichte eines Fahrzeugs zuzugreifen oder diese zu aktualisieren?

Insoweit als der Kraftfahrzeughersteller und/oder seine zugelassenen Werkstätten wahrscheinlich die einzige Quelle für umfassende Aufzeichnungen über die Fahrzeuge der Herstellermarken sind, lautet die Antwort nein. Eine Verweigerung des Zugangs zur Wartungsgeschichte würde wahrscheinlich dazu führen, dass die Vereinbarungen zwischen dem Kraftfahrzeuganbieter und seinen zugelassenen Werkstätten gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoßen.

Bestehende Aufzeichnungen über Kundendienst- und Instandsetzungsarbeiten sind, unabhängig davon, in welcher Form sie vorliegen, für die Zwecke der Anwendung der Ergänzenden Leitlinien als technische Informationen zu behandeln. In der Regel benötigt die Werkstatt Zugang zu derartigen Aufzeichnungen, damit sie weiß, welche Maßnahmen durchgeführt werden müssen, um den Wartungsplan zu erfüllen.

Im Falle unvollständiger Aufzeichnungen zu Kundendienstleistungen und Instandsetzung würde der Restwert des Fahrzeugs wahrscheinlich sinken, und es wäre schwierig nachzuweisen, dass die Gewährleistungsaufgaben eingehalten wurden. Wenn unabhängige Werkstätten diese Aufzeichnungen nicht aktualisieren könnten, könnte dies Verbraucher veranlassen, ihr Fahrzeug nicht zu unabhängigen Werkstätten zu bringen, so dass diese Werkstätten von einem wesentlichen Teil des Marktes ausgeschlossen würden.

²⁹ Allgemeine Erläuterungen zur Anwendung von Artikel 102 AEUV finden sich in der Mitteilung der Kommission zu dem Titel „Erläuterungen zu den Prioritäten der Kommission bei der Anwendung von Artikel 82 des EG-Vertrags auf Fälle von Behinderungsmissbrauch durch Unternehmen in marktbeherrschender Stellung“. Siehe Fußnote 15 dieser FAQ.

ZUGANG ZU DEN NETZEN ZUGELASSENER WERKSTÄTTEN

In den Ergänzenden Leitlinien ist der Grundsatz verankert, dass außerhalb des „geschützten Bereichs“ (*Safe Harbour*) der Kfz-GVO³⁰ die Netze zugelassener Werkstätten grundsätzlich allen Unternehmen offenstehen sollten, die die entsprechenden Qualitätskriterien erfüllen.³¹ Es stellt sich jedoch die Frage, ob bestimmte Zugangsbedingungen nicht als Qualitätskriterien (sondern als quantitative Kriterien) zu betrachten sind.³²

18. Darf ein Hersteller den Zugang zu seinem Netz zugelassener Werkstätten mit der Begründung verweigern, dass die interessierte Werkstatt bereits für die Reparatur von Fahrzeugen der Marke eines konkurrierenden Kraftfahrzeuganbieters zugelassen ist?

Wenn es sich um Vereinbarungen handelt, die nicht unter die Safe-Harbour-Bestimmungen der Kfz-GVO fallen, lautet die Antwort in der Regel nein, denn eine solche Zulassungsverweigerung würde wahrscheinlich dazu führen, dass die fraglichen Vereinbarungen gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoßen.

In den allermeisten Fällen legen Kraftfahrzeuganbieter für die Auswahl der zugelassenen Werkstätten qualitative Kriterien zugrunde.³³ Es stellt sich somit die Frage, ob die Auflage, nicht für die Reparatur von Fahrzeugen der Marken eines anderen Anbieters zugelassen zu sein, ein zulässiges qualitatives Kriterium ist. Um diese Frage beantworten zu können, muss geprüft werden, ob es sich hierbei um ein objektives Kriterium handelt, das durch die Art der Dienstleistung bedingt ist. Die Instandsetzungsarbeiten für eine bestimmte Marke sind in der Regel nicht dergestalt, dass sie nur von Unternehmen ausgeführt werden können, die nicht für Instandsetzungsarbeiten für Fahrzeuge anderer Marken zugelassen sind. Bei einer solchen Auflage handelt es sich folglich in der Regel um ein nichtqualitatives Kriterium, das den Wettbewerb auf dem relevanten Markt, in diesem Falle auf dem Markt für Reparatur- und Wartungsdienstleistungen, einschränken könnte.

³⁰ In den meisten Fällen dürften die Netze der von Kraftfahrzeugherstellern zugelassenen Werkstätten auf den relevanten Märkten die Marktanteilsschwelle von 30 % überschreiten.

³¹ Siehe insbesondere die Randnummern 70 und 71 der Ergänzenden Leitlinien. Siehe Fußnote 2 dieser FAQ.

³² Selektivvertriebsvereinbarungen fallen unter die Gruppenfreistellung, sofern der Marktanteil der beteiligten Unternehmen weniger als 30 % beträgt, wobei die Bedingungen der Verordnung erfüllt sein müssen (siehe Randnummer 46 der Ergänzenden Leitlinien; siehe Fußnote 2 dieser FAQ). Unabhängig von den Marktanteilen der beteiligten Unternehmen fallen jedoch Vertriebsvereinbarungen, die auf rein qualitativen Kriterien beruhen, nicht unter Artikel 101 (siehe Randnummer 43 der Ergänzenden Leitlinien; siehe Fußnote 2 dieser FAQ).

³³ Wie in Fußnote 32 dieser FAQ erläutert, werden Vereinbarungen über den rein qualitativen Selektivvertrieb nicht von Artikel 101 AEUV erfasst.