

European Commission  
Directorate-General for Competition, Unit A1  
Antitrust Registry  
1049 Bruxelles / Brussel  
Belgique / België  
Ref.: HT.6179

Wohlen, 17.09.2021

**Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung 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. («Vertikal – GVO»)**

**Eingabe von:**

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz  
Bremgarterstrasse 75  
5610 Wohlen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Konsultation hinsichtlich der überarbeiteten Vertikal-GVO. Gerne nehmen wir mit dem vorliegenden Schreiben fristgerecht Stellung zum Entwurf und hoffen, dass Sie unsere Anliegen in die Überarbeitung des Entwurfs aufnehmen werden.

Für Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich unter den folgenden Koordinaten jederzeit zur Verfügung:

Kontaktperson: Herr Stephan Jäggi, Geschäftsführer  
Adresse: VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz  
Bremgarterstrasse 75  
5610 Wohlen  
Telefon: +41 56 619 71 32  
E-Mail: [stephan.jaeggi@vfas.ch](mailto:stephan.jaeggi@vfas.ch)

Wir verbleiben mit freundlichen Grüßen

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz

Stephan Jäggi  
Geschäftsführer

## **I. Vorbemerkung**

1. Der Verband freier Autohändler Schweiz («VFAS») vertritt seit 1956 die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Er setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, indem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien europaweiten Autohandel wehrt. An oberster Stelle steht der kompromisslose Einsatz für dessen Förderung sowie für Standards, die eine hohe Qualität garantieren.

## **II. Allgemeine Bemerkungen**

2. Der VFAS bzw. seine Unternehmen sind vom Geltungsbereich der revidierten Vertikal-GVO erfasst, indem sie europaweit den Import und Export von Fahrzeugen betreiben.

3. Der VFAS begrüsst im Grundsatz die von der Revision verfolgten Ziele und die damit verbunden Absicht, den Unternehmen Orientierungshilfen für die Selbstprüfung von vertikalen Vereinbarungen nach Massgabe der EU-Wettbewerbsvorschriften an die Hand geben. Der VFAS erachtet die revidierte Vertikal-GVO und die neuen Vertikal-Leitlinien generell als nützliche Instrumente für die Beurteilung vertikaler Vereinbarungen nach Artikel 101 AEUV, was zweifellos zur Senkung der Befolgungskosten für Unternehmen beitragen kann.

4. Dennoch zielt der vorgestellte Entwurf für eine revidierte GVO in eine falsche Richtung, in dem vor allem die Hersteller sowie die Importeure und Grosshändler geschützt werden, was nach unserem Dafürhalten den Wettbewerb auf verschiedenen Märkten beschränken wird.

5. Nachfolgend geht der VFAS deshalb auf einzelne Punkte der revVertikal-GVO ein.

### **A. Anwendung der Vertikal-GVO auf den Vertrieb von Neuwagen**

6. Im Bereich des Vertriebs von neuen Kfz hat die Kfz-GVO seit Juli 2013 nur noch die Funktion, durch Art. 3 Kfz-GVO auf die Regeln der Vertikal-GVO zu verweisen. Das

hängt damit zusammen, dass die Kfz-GVO 1400/2002 noch bis zum 31. Mai 2013 in Kraft war und die Vertikal-GVO deshalb wegen Art. 2 Abs. 5 Vertikal-GVO nicht für den Neuwagenvertrieb galt.

7. Sollte die Kfz-GVO in 2023 ersatzlos enden, würde automatisch die Vertikal-GVO auf den Verkauf neuer Fahrzeuge Anwendung finden. Sollte die Kfz-GVO verlängert werden, ist zu erwarten, dass sie nicht für den Verkauf von Neuwagen gelten wird. Kraft Art. 3 Kfz-GVO wird dann – wie bisher – die Vertikal-GVO zur Anwendung gelangen.

8. In diesem Zusammenhang wurde bisher nie klargestellt, dass auch die für einen spezifischen Sektor aufgestellten Leitlinien bei der Auslegung und Anwendung der Vertikal-GVO zur Anwendung gelangen. Vorliegend ist an dieser insbesondere auf die Bekanntmachung der Kommission (Ergänzende Leitlinien) für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugsatzteilen (2010/C 138/05) zu verweisen.

9. Der VFAS würde es aus diesem Grunde begrüßen, wenn die revVertikal-GVO in einer neu einzuführenden Bestimmung festhalten würde, dass die einschlägigen Leitlinien zu den sektor-spezifischen Vertikalvereinbarungen auch im Rahmen der Auslegung und Anwendung der revVertikal-GVO mitberücksichtigt werden müssen.

10. Besonders brisant ist es, wenn Hersteller nunmehr bestehende Vertriebssysteme durch Agenturverträge ersetzen und sich somit dem Geltungsbereich des Wettbewerbsrecht entziehen. Wir fordern die EU-Kommission auf, den volkswirtschaftlichen Schaden, der durch das Agenturmodell entsteht und den Intrabrand-Wettbewerb beseitigt, anzuerkennen und geeignete Massnahmen ergreift, damit der Händlerwettbewerb auch weiterhin funktioniert.

## **B. Vertrieb von Kraftfahrzeugen und von Ersatzteilen**

11. Zunächst gilt es generell festzuhalten, dass die revidierte Vertikal-GVO nach wie vor die Hersteller von Kraftfahrzeugen und die Generalimporteure schützt, nicht aber den Wettbewerb auf Handelsstufe fördert. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Marktstrukturen unverständlich, finden sich die Hersteller doch in einer klaren Monopolstellung, welche sich in den vergangenen Jahren infolge der zahlreichen Fusionen und Kooperationen auf dem Markt der Automobilhersteller sogar noch akzentuiert hat. Dieser Umstand wurde bereits mehrmals in den letzten Monaten sogar durch die Kartellgerichte bestätigt (siehe exemplarisch hierfür den Entscheid des Oberlandesgerichts Wien als Kartellgericht vom 12. Mai 2020 i.S. Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch Peugeot Austria Gesellschaft m.b.H., Aktenzeichen 27 Kt 5/18i).

12. Demgegenüber handelt es sich bei den Autohändlern praktisch ausnahmslos um kleine oder sogar Kleinstunternehmen, deren Verhandlungsmacht gegenüber den

Herstellern respektive Importeuren äusserst beschränkt ist. Dies führt zu starken Abhängigkeitsverhältnissen zwischen den freien Händlern und den internationalen Herstellern und Importeuren. Letztere drängen die Händler durch Anbindung mittels einseitiger Verträge immer mehr an sich. Diese Abhängigkeit wird oft ausgenutzt, um gegenüber dem Abnehmer sogar nach der Vertikal-GVO verbotene Kernbeschränkungen durchzusetzen.

13. Folgende (Kern-) Beschränkungen wurden von unseren Mitgliedern u.a. dokumentiert:

- Beschränkungen der Möglichkeiten, Kraftfahrzeuge oder Ersatzteile in andere Länder zu verkaufen (Art. 4 Bst. b Vertikal-GVO);
- Beschränkungen der Möglichkeiten, Kraftfahrzeuge oder Ersatzteile an Endkunden zu verkaufen (Art. 4 Bst. c Vertikal-GVO);
- Beschränkungen der Möglichkeiten für Vertragshändler, Ersatzteile an unabhängige Werkstätten zu verkaufen (Art. 5 Bst. a Kfz-GVO);

14. Viele der hier angeführten Beschränkungen waren früher Teil der Kfz-GVO aus dem Jahre 2002. Weil diese Beschränkungen keine Aufnahme in die Kfz-GVO 2010 fanden, hat sich der Wettbewerb in sämtlichen Bereichen des Kraftfahrzeugmarktes signifikant abgeschwächt. Die Erfahrungen unserer Mitglieder zeigen, dass Hersteller und Importeure dieses Manko gezielt ausnutzen und so ihre Marktmacht gegenüber den KMU ausnützen.

### **C. Reparaturwerkstätten**

15. Die Machtkonzentration auf Stufe der Hersteller und der Importeure beschränkt sich nicht nur auf den Vertrieb von Kraftfahrzeugen und Ersatzteile, sondern auch auf den nachgelagerten Markt der Reparatur- und Wartungsdienstleistungen, in dem auch hier die Wertschöpfungskette durch die Hersteller und Importeure vertikal integriert wird. Dies betrifft im Wesentlichen die unabhängigen Reparaturwerkstätten, welche infolge der vertikalen Integration keinen Zugang mehr zu Ersatzteilen erhalten.

16. Folgende (Kern-) Beschränkungen wurden von unseren Mitgliedern u.a. dokumentiert:

- Beschränkungen der Möglichkeit für Originalteilanbieter, die Teile als Ersatzteile an Endverbraucher oder an Reparaturbetriebe zu verkaufen (Art. 4 Bst. e Vertikal-GVO);
- Beschränkungen des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen;
- Beschränkung der Zahl der zugelassenen Werkstätten innerhalb eines Marken-netzes.

- Missbrauch von Garantien (bspw. Verweigerung von Garantien bei Parallelimporten).

17. Besonders wettbewerbsbeschränkend und damit stossend für die Mitglieder des VFAS ist der Missbrauch respektive die Verweigerung von Garantien der Hersteller. Zahlreiche Hersteller knüpfen die Herstellergarantie an den Kauf der Kraftfahrzeuge bei einem zugelassenen Händler. Dies behindert nicht nur die unabhängigen Werkstätten im Wettbewerb mit den Marken-Werkstätten, sondern indirekt auch die Händler selber, in dem die Kunden auf den Erwerb eines Neufahrzeuges bei einem freien Händler verzichten. Selbst wenn diese die Kraftfahrzeuge über einen zugelassenen Händler einkaufen respektive vermitteln, verweigern Hersteller, Importeure und die zugelassenen Werkstätten Reparaturen auf Grundlage der Herstellergarantie. Dieser Beschränkung des Wettbewerbs ist mit der neuen Vertikal-GVO Einhalt zu gebieten.

#### **D. Marktanteilsschwelle**

18. Die in Art. 3 der bestehenden und auch revidierten GVO vorgesehene Marktanteilsschwelle von 30% ist aus Sicht der Händler und der Reparaturwerkstätten klar zu hoch angesetzt, zumal die KFZ-Branche – wie bereits oben ausgeführt – in viele einzelne KMUs respektive Kleinst-KMUs zersplittert ist und dadurch der Schwellenwert von 30% gar nie erreicht werden kann. Dieser Umstand wird durch die Importeure ausgenutzt, in dem Reparaturwerkstätten gezwungen werden, dem Vertriebsnetz beizutreten und die einseitigen Verträge zu akzeptieren.

19. Dadurch resultiert für diese Unternehmen eine starke Abhängigkeit gegenüber dem Importeur und der Schutz der kleineren Marktteilnehmenden wird dadurch ausgeklammert. Um dem fehlenden Schutz der KMUs Abhilfe zu leisten, müssten entsprechend Marktstruktur bedingte Abhängigkeiten mitberücksichtigt werden.

#### **E. Fazit**

20. Es ist ein zentrales Anliegen des VFAS, dass die Europäische Kommission dem Schutzbedürfnis von Händlern und Werkstätten nachkommt, negativen Konsequenzen von Marktkonzentration Abhilfe leistet und Missbräuche von Marktmacht durch Monopol-Lieferanten konsequent verhindert. Dies kann sowohl durch eine Senkung der Marktanteilsschwelle als auch durch die Einführung von Kriterien, welche die Marktstruktur bedingte Abhängigkeit berücksichtigen oder durch eine Kombination der beiden Massnahmen erfolgen.

21. Im Weiteren sollten die früheren Schutzbereiche aus der Kfz-GVO 2002, welche bei der Kfz-GVO keinen Eingang mehr gefunden haben, wieder eingeführt werden. Dies sollte im Rahmen der Revision der Vertial-GVO erfolgen, da neben der Kfz-Branche zahlreiche anderen Branchen ebenfalls von einem teils massiven Konzentrationsprozess betroffen sind.

22. Zudem sollen Herstellergarantien beim Erwerb von Neufahrzeugen nicht auf zugelassene Händler beschränkt werden dürfen. In jedem Fall sollen Kauf oder Vermittlung von Neufahrzeugen über einen freien Händler zu einer uneingeschränkten Inanspruchnahme der Herstellergarantie führen, wenn das Kraftfahrzeug ursprünglich bei einem zugelassenen Händler erworben wurde.