

Vertriebsverträge / Ausgleichsanspruch des Vertragshändlers

Kraftfahrzeug-Vertrieb

HGB-Reform

Gefahrenübergang beim Versandungskauf

US-Zuständigkeit im
Fall Bloch-Bauer

BörseG-Novelle

Verschärfung der Vorstandshaftung

Wegen Gemeinschaftsrechtswidrigkeit rückforderbar?

Pauschalbeträge für geringfügig Beschäftigte

Ertragsteuerliche Konsequenzen für
Sanierung von Unternehmen

EU-Grünbuch

Öffentlich-private Partnerschaften

Die Prüfung der Kfz-Vertriebsverträge durch die Bundeswettbewerbsbehörde

Die neue „Kfz-GVO“¹⁾ hat zu Anpassungen der bestehenden Vertriebssysteme geführt. Die Bundeswettbewerbsbehörde hat die neuen Vertriebsverträge²⁾ einer abstrakten wettbewerbsrechtlichen Prüfung unterzogen.

STEFAN FISCHER / ALEXANDER KOPRIVNIKAR

A. AUSGANGSSITUATION

Am 1. 10. 2002 trat die VO (EG) 1400/2002 der Kommission (Kfz-GVO) in Kraft. Die von Art 10³⁾ vorgesehene Übergangsfrist für Altverträge, die zwar nach VO (EG) 1475/1995 der Kommission (Kfz-GVO alt),⁴⁾ nicht aber nach der neuen Kfz-GVO freigestellt waren, lief am 30. 9. 2003 ab.

Um sich den Rechtsvorteil der gruppenweisen Freistellung zu erhalten, mussten die Lieferanten⁵⁾ ihre Verträge mit Händlern und Werkstattbetreibern⁶⁾ an die Vorgaben des neuen Rechtsrahmens⁷⁾ anpassen.

Das KartG sieht vor Durchführung vertikaler Vertriebsbindungen (vVBind) eine den bindenden Unternehmer treffende Anzeigepflicht (§ 30 b) vor. Diese Ordnungsvorschrift gilt auch für vVBind, die in den Anwendungsbereich einer (europäischen) Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) fallen.⁸⁾⁹⁾ Aus diesem Grund wurden in Österreich – soweit ersichtlich europaweit einzigartig – die Vertriebsverträge sämtlicher Lieferanten beim Kartellgericht (KG) angezeigt und von der BWB überprüft.

B. RECHTSRAHMEN UND UMFELD DER PRÜFUNG

1. EINGRIFFSVORAUSSETZUNGEN NACH § 30 C KARTG

Das KG hat auf Antrag (ua der BWB) die Durchführung einer vVBind zu untersagen, wenn sie:

- gegen ein Gesetz (dazu zählt auch das Gemeinschaftsrecht) oder die guten Sitten verstößt (§ 879 ABGB) oder
- nicht volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist.

2. ART 81 EGV UND KFZ-GVO

Die Vertriebssysteme der einzelnen Lieferanten sind sehr ähnlich gestaltet. Aufgrund dieser Eingebundenheit der einzelnen Vereinbarung in (ein) Netz(e) gleichartiger Vereinbarungen und der damit verbundenen kumulativen Wirkung (Bündeltheorie)¹⁰⁾ auf einem wesentlichen Teil des gemeinsamen Marktes (Gebiet eines MS), ist von der Eignung zur Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels¹¹⁾¹²⁾ auszugehen. Vielfach wurden zudem europaweit ein-

heitliche Verträge verwendet. Daher ist Art 81 EGV unmittelbar auf die Kfz-Vertriebsverträge anzuwenden.

Die Untersagung GVO-konformer Verträge nach (strengerem) nationalem Wettbewerbsrecht scheidet aufgrund des Vorranges des Gemeinschaftsrechts aus.¹³⁾ Dies ist nunmehr ausdrücklich in Art 3 Abs 2 der VO (EG) 1/2003¹⁴⁾ festgelegt. Allerdings sind die MS dadurch nicht gehindert, strengere innerstaatliche Vorschriften zur Unterbindung oder Ahndung einseitiger Handlungen (insb missbräuchliches Verhalten) zu erlassen oder anzuwenden.

Mag. Stefan Fischer und Mag. Alexander Koprivnikar sind als Sachbearbeiter in der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) ua für den Kraftfahrzeugsektor zuständig.

- 1) VO (EG) 1400/2002 der Kommission v 31. 7. 2002 über die Anwendung von Art 81 Abs 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor; ABl L 203 v 1. 8. 2002 S 30.
- 2) Wenn idF von Vertriebsverträgen die Rede ist, sind Vertriebsverträge für Neuwagen, Ersatzteile und Kundendienstverträge gemeint.
- 3) Die Angabe bloßer Art bezieht sich auf die VO (EG) 1400/2002 der Kommission (Kfz-GVO).
- 4) ABl L 145 v 29. 6. 1995 S 25.
- 5) Hersteller oder Importeure.
- 6) IdF gemeinsam: Vertriebspartner.
- 7) Als Beispiele für wesentliche Neuerungen: Verbot der Kombination von selektivem und exklusivem Vertrieb (Art 4 Abs 1 lit b, d und e), Wegfall der Verknüpfung von Neuwagenvertrieb und Kundendienst (Art 4 Abs 1 lit g und h), Mehrmarkenvertrieb (Art 1 Abs 1 lit b, Art 4 Abs 1 lit k, Art 5 Abs 1), „Standortklauseln“ (Art 4 Abs 1 lit d und e, Art 5 Abs 2 lit b und Abs 3).
- 8) Vgl KG 12. 7. 1996, 25 Kt 276/96, wbl 1996, 461.
- 9) Für vVBind, die nicht unter Art 81 EGV fallen, aber sinngemäß die Freistellungs Voraussetzungen der Kfz-GVO erfüllen, besteht gem § 1 Abs 1 Z 2 der VO des BMJ zu § 30 e KartG (BGBl II 2002/486) kein Untersuchungsgrund nach § 30 c KartG.
- 10) Vgl dazu zB: EuGH, Rs 231/67 *de Haecht*, Slg 1967, 544 und Rs C-234/89 *Delimitis/Henninger Bräu*, Slg 1991 I-935.
- 11) Grundlegend zur *Eignung*: EuGH, Rs 56, 58/64 *Consten/Grundig*, Slg 1966, 322.
- 12) Vgl: Leitlinien über den Begriff der Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels in den Art 81 und 82 des Vertrages, ABl C 101 v 27. 4. 2004 S 81.
- 13) Grundlegend dazu: EuGH, Rs 14/68 *Walt Wilhelm*, Slg 1969, 1.
- 14) VO (EG) 1/2003 des Rates v 16. 12. 2002 zur Durchführung der in den Art 81 und 82 des Vertrages niedergelegten Wettbewerbsregeln, ABl L1 v 4. 1. 2003 S 1.

3. LEITFADEN UND „HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN“ DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Über weite Strecken ist der VO-Text nur schwer verständlich. Die zT aus politischen Kompromissen entstandenen Formulierungen bringen vielfach die hinter der GVO stehenden Ziele nicht klar zum Ausdruck. Wohl auch deshalb erstellte die Europäische Kommission (EK) wie bereits zur VorgängerVO einen „Leitfaden“¹⁵⁾ in dem einzelne Themen anhand von Beispielen näher erörtert werden. Zwischenzeitlich hat die EK diesen um das Dokument „Häufig gestellte Fragen“ (FAQs)¹⁶⁾ ergänzt, in dem die Verwaltungspraxis der EK während des Übergangszeitraumes zu an sie herangetragenen Fragestellungen dargestellt wird.

Diese beiden Dokumente bildeten als die einzigen authentischen Äußerungen des VO-Gebers zur Auslegung der Kfz-GVO eine wichtige Arbeitsgrundlage. Zu vielen immer wieder auftauchenden Zweifelsfragen konnten aber auch diese Dokumente nur Anhaltspunkte, nicht aber abschließende Antworten bieten. Mittlerweile sind bei der EK die ersten formellen Verfahren zur neuen Kfz-GVO anhängig. Bis zum Vorliegen rechtskräftiger Entscheidungen dürfte aber noch eine gewisse Zeit verstreichen.

4. INFORMELLE KONSULTATIONEN ZWISCHEN BWB UND EK

Die BWB versuchte dieser Unsicherheit durch laufenden, intensiven Austausch mit der EK entgegenzutreten. Dadurch konnten einige, aber bei weitem nicht alle auftauchenden Fragen geklärt werden.

Ende November 2003 veranstaltete die EK einen Workshop mit den nationalen Wettbewerbsbehörden. Diese Veranstaltung sollte der Information über die bisherige Tätigkeit der EK sowie einem Austausch der Erfahrungen bei der Anwendung der neuen Regeln dienen. In diesem Rahmen zeigte sich, dass in den meisten MS zwar einzelne Problemfelder iZm den neuen Verträgen identifiziert wurden, der diesbezügliche Meinungsbildungsprozess (zumindest zum damaligen Zeitpunkt) vielfach noch nicht abgeschlossen war. Die von der EK und einzelnen Wettbewerbsbehörden vorgestellten Aktivitäten bezogen sich durchwegs auf klar abgegrenzte Fragestellungen, vielfach aufgrund konkreter Beschwerden der betroffenen Kreise.

C. VERFAHREN

Von vornherein stand außer Zweifel, dass durch die bloße Prüfung der Vertriebsverträge anhand des unter B beschriebenen Maßstabs nicht alle in der Praxis des Kfz-Vertriebs auftretenden wettbewerbsrechtlichen Fragen geklärt werden können. Gründe dafür waren insb:

- Die Vertragsprüfung ist eine rein *abstrakte Prüfung* der formalen Übereinstimmung mit dem neuen Rechtsrahmen. Unberücksichtigt bleibt dabei die Frage der praktischen Anwendung der geprüften Bestimmungen. Immer wieder fiel auf, dass den Vorgaben des KartG und

der Kfz-GVO entsprechende Klauseln ihrem Wortlaut nach gleichzeitig beträchtlichen Spielraum für eine wettbewerbsrechtswidrige praktische Anwendung ließen. Zu beachten ist auch, dass die angezeigten Musterverträge in der Praxis durch eine Vielzahl individueller Vereinbarungen und „technischer Anweisungen“ ergänzt werden.

- Aus den dargestellten Gründen besteht hinsichtlich einiger zentraler Regelungsbereiche der Kfz-GVO ein hohes Maß an Unsicherheit. Dies betrifft ua eine Vielzahl von Fragen iZm dem Mehrmarkenvertrieb sowie der Zulässigkeit einzelner qualitativer Vorgaben (Standards), insb im Werkstattbereich.¹⁷⁾
- Die Verträge der meisten Lieferanten wurden innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums angezeigt (Juli bis September 2003). Eine Konsultation mit den beteiligten Kreisen (insb Vertriebspartner) konnte in dieser Phase – auch angesichts der knappen personellen Ressourcen der BWB – nur sehr eingeschränkt erfolgen.

Die BWB hat die Vertragsprüfungen daher stets als Teil eines zweistufigen Verfahrens angesehen und dies den Lieferanten auch mitgeteilt¹⁸⁾:

- Stufe 1: Abstrakte Prüfung der angezeigten Vertriebsverträge;
- Stufe 2: Prüfung konkreter Sachverhalte (insb aufgrund von Beschwerden).

D. VERTRAGSPRÜFUNG (STUFE 1)

1. ABLAUF UND GEGENSTAND

Bereits im Jänner 2003 erinnerte die BWB die Lieferanten an die Anzeigepflicht nach § 30 b KartG. 33 Vertriebsbindungen¹⁹⁾ wurden angezeigt und mit den folgenden Schwerpunkten geprüft:

- Übereinstimmung mit den durch die Kfz-GVO eingeführten Neuerungen;
- Thematisierung „grober“ Ungleichgewichte bei der Verteilung der wechselseitigen Rechte und Pflichten der Vertragspartner im Hinblick auf:
 - Sittenwidrigkeit (§ 879 ABGB, § 30 c Abs 1 Z 1 KartG),
 - Marktmachtmissbrauch (§§ 34 ff KartG).

Eine umfassendere Behandlung war in diesem Stadium allerdings nicht möglich, da diese vielfach umfangreiche Sachverhaltsfeststellungen²⁰⁾ erforder-

15) [Http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/explanatory_brochure_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/explanatory_brochure_de.pdf).

16) [Http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/faq_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/distribution/faq_de.pdf).

17) Vgl den breiten Raum, den diese Themen in den FAQs, insb Fragen 5 und 12 einnehmen.

18) Auch wenn der Abschluss der Vertragsprüfung durch die BWB von manchen Lieferanten als „Persilschein“ angesehen und den Vertriebspartnern als solcher präsentiert wurde.

19) PKW und LNF; einzelne Vertragsmuster wurden für mehr als eine Marke angezeigt.

20) Insb die Frage nach der marktbeherrschenden Stellung des Lieferanten kann nicht allgemein beantwortet werden. Obwohl zahlreiche Faktoren auf das Bestehen einer solchen des Lieferanten gegenüber seinen Vertriebspartnern hindeuten, gibt es auch in diesem Verhältnis keinen „Marktbeherrschungsautomatismus“. Dies gilt umso mehr, als eines der vordringlichen Ziele der Kfz-GVO die Stärkung der Posi-

lich gemacht und damit den Rahmen der Vertragsprüfung gesprengt hätte. Sie bleibt Einzelverfahren vorbehalten.

Die Lieferanten wurden auf Vertragspunkte hingewiesen, die mit diesen Prüfschwerpunkten in Konflikt stehen oder aus Sicht der BWB mit hoher Wahrscheinlichkeit im Rahmen der Stufe 2 zu Verfahren führen würden, und zur Stellungnahme aufgefordert. In zahlreichen Fällen wurden neben dem Schriftwechsel auch Verhandlungen über die kritischen Bestimmungen sowie deren mögliche Anpassung geführt.

Die vorgenommenen Änderungen wurden teils durch Vorlage komplett überarbeiteter Verträge, teils als Ergänzungen/Änderungen (Sideletter) der vVBind nach § 30 b KartG angezeigt. Die Mehrzahl der Vertragsprüfungsverfahren konnte inzwischen derart abgeschlossen werden. Einzelne Verfahren, insb solche, in denen Ergebnisse von EK-Verfahren abgewartet werden, sind noch anhängig.

2. BEISPIELE FÜR KRITISCHE VERTRAGSBESTIMMUNGEN

Naturgemäß enthielten die wenigsten Verträge Bestimmungen, die im offensichtlichen Widerspruch zu den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben standen. In den vereinzelt Fällen wurde dies mit Redaktionsversehen bei der Anpassung der alten Verträge oder Fehlern bei der Übersetzung eines fremdsprachigen „Stammvertrages“ begründet. Die betreffenden Bestimmungen wurden gestrichen oder angepasst.

Fast alle Verträge enthielten einzelne, im Lichte der GVO bedenkliche Punkte oder zumindest unklare oder missverständliche Formulierungen, insb zu den Modalitäten in den Bereichen Mehrmarkenvertrieb, Standortregelungen, Querlieferungen sowie Verwendung von Ersatzteilen anderer Lieferanten.

a) Mehrmarkenvertrieb

- Markenspezifische Werbung, Internetauftritt, Drucksorten

In einzelnen Verträgen wurde dem Händler untersagt, iVm den Marken anderer Hersteller in Erscheinung zu treten bzw ein markenexklusiver Werbeauftritt verlangt. Derartige Verpflichtungen sind (mittelbare) Wettbewerbsverbote²¹⁾ und stehen auch im Widerspruch zum Ziel der Kfz-GVO, die Unabhängigkeit der Vertriebspartner von den Herstellern zu stärken. Einem Mehrmarkenbetrieb muss es möglich sein, sich unter Nutzung von Synergien als solcher zu präsentieren. Nur im Einzelfall kann eine markenspezifische Kommunikation mit Kunden zulässig sein.²²⁾

- Anforderungen an den (gemeinsamen) Schau-
raum

Einzelne Verträge sahen die Abgrenzung der einer Marke vorbehaltenen Schau- und Verkaufsfläche durch zwei Meter hohe Raumteiler oä²³⁾ vor. Ein solches Ausmaß der Trennung verwirklicht ein Wettbewerbsverbot iSd Art 1 Abs 1 lit b. Die Bestimmungen waren anzupassen. Zu bestimmten Anforderungen, wie zB dem Vorhandensein von Wartezonen, Kaffeemaschi-

nen oder Kinderspielecken, hat sich die EK nunmehr geäußert.²⁴⁾

- Informationspflichten und Buchsicht

Einzelne Verträge erlegten den Vertriebspartnern weitreichende Informationspflichten auf. Zum Teil hatten diese nahezu schikanösen Charakter.²⁵⁾ Die BWB hat Einschränkungen gefordert, insb auch die Klarstellung, dass sich Einschaurechte und Informationspflichten bei Mehrmarkenbetrieben nur auf die Marke(n) des Lieferanten beziehen.²⁶⁾

Weitere umfangreiche Angaben mussten regelmäßig vor Aufnahme eines Mehrmarkenvertriebes gemacht werden.²⁷⁾ Grundsätzlich ist der Lieferant nur über den Umstand der Aufnahme eines Mehrmarkenvertriebes zu informieren. Weiterreichende Informationen können nur verlangt werden, wenn sich der Vertrieb weiterer Marken unmittelbar auf die Tätigkeit für die „Erstmarke“ auswirkt.

- Investitionen

Mehrere Verträge sahen umfassend formulierte Investitionsschutzbestimmungen vor. Die BWB wirkte auf Klarstellungen hin, dass dieses Instrument – va im Werkstattbereich – nicht zur Behinderung der Tätigkeit für mehrere Marken verwendet werden dürfe.

- Getrennte Ersatzteilaufbewahrung

Einzelne Verträge sahen eine Verpflichtung zur getrennten Lagerung von anderen als (Hersteller-) Originalersatzteilen vor. Solche Bestimmungen stehen sowohl im Widerspruch zu Art 5 Abs 1 lit b,²⁸⁾ als auch zu Art 4 Abs 1 lit k.²⁹⁾ Hier wurde klargestellt, dass Anforderungen zur Lagerhaltung nicht über den Ausschluss allfälliger Verwechslungsgefahr hinausgehen dürfen.

- Verwendung anderer Ersatzteile

Mehrere Verträge verpflichteten zur Information über die Art der bei der Reparatur verwendeten Ersatzteile, wobei die vorgesehenen Informationspflichten mitunter zu weit gingen: So sah zB ein Vertrag bei Verwendung anderer als (Hersteller-)Originalersatzteile einen deutlichen Hinweis vor, dass trotz Verfügbarkeit letzterer Fremtteile verwendet wurden. Derartige Anforderungen, die geeignet sind bei Kunden den Eindruck entstehen zu lassen, dass

tion der Händler/Werkstattbetreiber war. Wieweit dieses Ziel erreicht werden kann, ist allerdings abzuwarten.

21) Art 5 Abs 1 lit a iVm Art 1 Abs 1 lit b.

22) Etwa in Bezug auf ein bestimmtes Fahrzeug, zB im Rahmen einer Rückholaktion.

23) Vgl Art 5 Abs 1 lit a iVm Art 1 Abs 1 lit b sowie Leitfaden, Frage 51.

24) Vgl FAQs, Frage 4.

25) Berichte zu jedem beliebigen Zeitpunkt über beliebige Zeiträume in der vom Lieferanten gewünschten Form, Berichte über verbundene Unternehmen etc. Damit sind Berichtspflichten auch unter dem Aspekt der Sittenwidrigkeit/des Missbrauchs zu untersuchen.

26) Die EK hat sich in den FAQs, Frage 19 zu diesem Thema geäußert. Dabei wird zwar grundsätzlich ein berechtigtes Interesse des Lieferanten anerkannt, es darf aber nicht zur Behinderung von Mehrmarkenbetrieben kommen.

27) Etwa zu den benutzten Räumlichkeiten, Personal, finanzieller Situation.

28) Im Hinblick auf die Reparatur von Kfz anderer Marken, s dazu Leitfaden, Frage 80.

29) Als mittelbare Beschränkung des Rechts zur Verwendung anderer Originalersatzteile sowie qualitativ gleichwertiger Ersatzteile.

die verwendeten Teile von geringerer Qualität seien, als die vom Fahrzeughersteller gelieferten Ersatzteile, stehen in Widerspruch zu Art 4 Abs 1 lit k.³⁰⁾

b) Untervertragliche Weitergabe der Serviceleistungen

Vereinzelt fanden sich Bestimmungen, die jenen Händlern, die Serviceleistungen nicht selbst erbringen, sondern an einen anderen autorisierten Betrieb auslagern wollen (Art 4 Abs 1 lit j)), besondere Verpflichtungen für dessen Auswahl und das abzuschließende Vertragsverhältnis auferlegten.

Die Eignung einer Werkstatt, für einen Händler Serviceleistungen untervertraglich zu erbringen, ergibt sich jedoch bereits aus deren Autorisierung. Weitergehende Vertragsbestimmungen sind daher unzulässige Beschränkungen iSd Art 4 Abs 1 lit j.

c) Verkauf an Vermittler

Mehrere Verträge sahen vor, dass die Vollmacht auf ein genau bezeichnetes Modell des Vertragsprogrammes der jeweiligen Marke zu lauten habe. Dies ist zu restriktiv³¹⁾ und als Beschränkung des Verkaufs an Endverbraucher zu werten.³²⁾

d) Standorte

Unzulässig sind Vertragsbestimmungen, die die Standortverlegung³³⁾ und Errichtung weiterer Standorte nur nach Zustimmung des Lieferanten gestatten.³⁴⁾ Zulässig sind lediglich angemessene Informationspflichten, die es dem Lieferanten erlauben, sich von der Einhaltung seiner Standards am neuen Standort zu überzeugen.

e) Kündigungsgründe

Fast alle Verträge enthalten umfangreiche Kataloge „wichtiger“ Gründe, die den Lieferanten zur sofortigen Vertragsauflösung berechtigen sollen. In einigen Fällen gingen diese weit über das Zulässige hinaus und es bestand somit der dringende Verdacht der Sittenwidrigkeit,³⁵⁾ zB:

- Tod oder sonstiges Ausscheiden des Vertriebspartners, eines Gesellschafters, Geschäftsführers, sonstige Veränderungen in der Beteiligungsstruktur etc, selbst wenn eine ordnungsgemäße Weiterführung des Betriebes gewährleistet ist,
- bestimmte Verhaltensweisen des oder Umstände beim Vertriebspartner, nach (subjektiver) Auffassung des Lieferanten,
- Zahlungsverzug (ohne Rücksicht auf Höhe, Dauer, Gründe),
- sofortige Kündigung ohne Mahnung/Fristsetzung auch bei erstmaligen, leichten und heilbaren Vertragsverletzungen.

E. ANHALTSPUNKTE FÜR WEITERES EINSCHREITEN (STUFE 2)

Die abstrakte Prüfung der Vertriebsverträge soll nicht Abschluss der Tätigkeit der BWB auf den Kfz-Märkten sein, sondern vielmehr Ausgangspunkt für eine laufende Beobachtung der praktischen Handhabung und Auswirkungen der Vereinbarungen. Zum einen sollen jene Fragen geklärt werden, die im Rahmen der Vertragsprüfung nicht abschließend beantwortet werden konnten. Zum anderen sollen anhand von Einzelfällen auch vermutete Sittenwidrigkeit und Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung behandelt werden. Nach den der BWB bisher vorliegenden Hinweisen könnten solche Verfahren ua die folgenden Themen betreffen:

- Mittelbare Beschränkungen, die sich nicht aus dem Vertragstext, sondern der praktischen Anwendung ergeben (zB Bonussysteme, Standards, die den Mehrmarkenvertrieb erschweren).
- „Unechte“ qualitative Anforderungen³⁶⁾ an autorisierte Werkstätten (zB Art und Umfang der Ausrüstung).
- Unangemessene Geschäftsbedingungen (zB nicht kostendeckende Gewährleistungsvergütung, einseitige Änderungsrechte des Lieferanten).

Die BWB ist in diesem Zusammenhang besonders auf die Mitteilung entsprechender Sachverhalte durch die unmittelbar betroffenen Vertriebspartner angewiesen.

30) Vgl Leitfaden, Frage 77.

31) Vgl Abschnitt 5.2. des Leitfadens sowie insb FN 100.

32) EG 14, Art 4 Abs 1 lit b und d.

33) Mit Ausnahme des ursprünglichen Standortes des Neuwagenvertriebes (Leitfaden, Frage 55).

34) Vgl für Werkstätten Art 5 Abs 3 und Leitfaden, Frage 75.

35) Die Kfz-GVO lässt Bestimmungen des nationalen Rechts zur außerordentlichen Vertragsbeendigung grundsätzlich unberührt und weist diesbezüglich auf das nationale Recht (vgl Leitfaden, Frage 69). Eine Aushöhlung des durch die Kfz-GVO gewährleisteten Kündigungsschutzes durch ausufernde Festlegung „wichtiger Gründe“ könnte auch ein Verstoß gegen die diesbezüglichen Vorgaben der GVO sein.

36) Vgl FAQs, Frage 12.

SCHLUSSTRICH

Im Rahmen der abstrakten Vertragsprüfung wurden zahlreiche wettbewerbsrechtliche Problemfelder aufgegriffen. Nicht alle Fragestellungen konnten abschließend geklärt werden. Auch nach Abschluss der Vertragsprüfungen wird daher der Kfz-Vertrieb einen Tätigkeitsschwerpunkt der BWB bilden.