

Brüssel, den 25. Juni 2026
(OR. en)

11146/26
ADD 1

RC 14
MI 705
COMPET 876
IA 185

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	25. Juni 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2026) 175 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG) [Optional element] der Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument SWD(2026) 175 final.

Anl.: SWD(2026) 175 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.6.2026
SWD(2026) 175 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

[Optional element]

der

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

{SWD(2026) 174 final}

EINFÜHRUNG

In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen wird die Verordnung (EU) Nr. 461/2010 der Kommission über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor¹ (im Folgenden „Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor“ oder „Kfz-GVO“) zusammen mit den Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen² (im Folgenden „Ergänzende Leitlinien“) evaluiert.

Für vertikale Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor gibt es seit Langem sektorspezifische Gruppenfreistellungen. Derzeit fallen solche Vereinbarungen unter die sektorspezifische Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien sowie unter allgemeine Gruppenfreistellung für vertikale Vereinbarungen gemäß der Verordnung (EU) 2022/720³ (im Folgenden „Vertikal-Gruppenfreistellungsverordnung“ oder „Vertikal-GVO“), die von den Leitlinien für vertikale Beschränkungen⁴ (im Folgenden „Vertikal-Leitlinien“) flankiert wird.

Vertikale Vereinbarungen zwischen Unternehmen des Kfz-Sektors finden sich in drei Hauptbereichen auf verschiedenen Ebenen der Vertriebskette: i) Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge, ii) Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen und iii) Vertrieb von Ersatzteilen. Solche vertikalen Vereinbarungen können Wettbewerbsbedenken aufwerfen und erfordern daher eine Prüfung nach Artikel 101 AEUV.

Vereinbarungen, die unter das Verbot des Artikels 101 Absatz 1 AEUV fallen, können nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV freigestellt sein, wenn sie alle dort genannten Voraussetzungen erfüllen⁵. Mit der Verordnung Nr. 19/65/EWG⁶ ermächtigte der Rat die Kommission,

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. L 129 vom 28.5.2010, S. 52), geändert durch die Verordnung (EU) 2023/822 der Kommission vom 17. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 461/2010 hinsichtlich ihrer Geltungsdauer (ABl. L 102I vom 17.4.2023, S. 1).

² Bekanntmachung der Kommission – 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), geändert durch die Änderung der Bekanntmachung der Kommission – Ergänzende Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen 2023/C 133 I/01 (ABl. C 133I vom 17.4.2023, S. 1).

³ Verordnung (EU) 2022/720 der Kommission vom 10. Mai 2022 über die Anwendung des Artikels 101 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen (ABl. L 134 vom 11.5.2022, S. 4), durch die die Verordnung (EU) Nr. 330/2010 mit Wirkung vom 1. Juni 2022 ersetzt wurde.

⁴ Leitlinien für vertikale Beschränkungen 2022/C 248/01 (ABl. C 248 vom 30.6.2022, S. 1). Diese Leitlinien ersetzen die Leitlinien für vertikale Beschränkungen 2010/C 130/01 mit Wirkung vom 1. Juni 2022.

⁵ Die Freistellung gilt nur, wenn solche Vereinbarungen unter angemessener Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne dass dadurch Beschränkungen auferlegt werden, die nicht unerlässlich sind oder bei einem wesentlichen Teil der betreffenden Produkte Wettbewerb verhindern.

⁶ Verordnung Nr. 19/65/EWG des Rates vom 2. März 1965 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen (ABl. 36 vom 6.3.1965, S. 533), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1215/1999 des Rates vom 10. Juni 1999 (ABl. L 148 vom 15.6.1999, S. 1).

Artikel 101 Absatz 3 AEUV im Wege einer Verordnung auf bestimmte Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor anzuwenden. Auf dieser Grundlage erließ die Kommission die Kfz-GVO.

Nach Artikel 4 der Kfz-GVO sind Vereinbarungen über den Verkauf oder den Weiterverkauf von Kraftfahrzeugsatzteilen oder die Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge freigestellt, sofern diese Vereinbarungen die Freistellungsvoraussetzungen der Vertikal-GVO erfüllen und keine der in Artikel 5 der Kfz-GVO aufgeführten Kernbeschränkungen⁷ enthalten. Zudem werden in Artikel 5 der Vertikal-GVO bestimmte nicht freigestellte Beschränkungen aufgeführt, die nicht unter die Gruppenfreistellung fallen, aber nicht verhindern, dass der Rest einer Vereinbarung in den Genuss der Gruppenfreistellung kommt. Die Kfz-GVO gilt nicht für Vereinbarungen über den Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge; solche Vereinbarungen fallen unter die Vertikal-GVO.

Die Ergänzenden Leitlinien enthalten für Vertriebs- und Instandsetzungsvereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor Erläuterungen zur Anwendung der Vertikal-GVO und der Kfz-GVO sowie zur Einzelfallprüfung nach Artikel 101 AEUV von nicht unter die Gruppenfreistellung fallenden Vereinbarungen.

Die letzte Überprüfung der Kfz-GVO wurde 2023 abgeschlossen und führte zu einer Verlängerung der Kfz-GVO um fünf Jahre sowie zu begrenzten Änderungen der Ergänzenden Leitlinien, insbesondere in Bezug auf fahrzeuggenerierte Daten. Die Kfz-GVO läuft am 31. Mai 2028 aus, und gemäß ihrem Artikel 7 muss ihr Funktionieren vor diesem Datum bewertet werden.

Die Evaluierung der Kfz-GVO und der Ergänzenden Leitlinien wird für den Zeitraum 2021 bis 2025 vorgenommen, da die vorherige Evaluierung bis zum Jahr 2021 reichte und nun die Entwicklungen bis Ende 2025 geprüft werden.

Methodik

Für die Evaluierung wurden qualitative und quantitative Daten aus zahlreichen Quellen herangezogen. Die einschlägigen Nachweise wurden über eine Aufforderung zur Stellungnahme, eine öffentliche Konsultation, spezifische Konsultationen nationaler Wettbewerbsbehörden, eine sektorspezifische Studie des Gemeinsamen Forschungszentrums der Kommission, externe Datensätze und Veröffentlichungen spezialisierter Datenanbieter und im Rahmen der Überwachungs- und Durchsetzungspraxis der Kommission erlangt.

ERGEBNISSE DER EVALUIERUNG

Inwieweit war die Maßnahme erfolgreich und warum?

Wirksamkeit: Insgesamt deuten die Rückmeldungen aus den Evaluierungstätigkeiten darauf hin, dass die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien ihre spezifischen Ziele wirksam erreicht haben: i) größere Rechtssicherheit für Unternehmen, ii) ein geringeres Risiko von zu vielen oder zu wenigen Freistellungen sowie iii) Schutz bestimmter Formen des Wettbewerbs im Kraftfahrzeugsektor.

Die gesammelten Nachweise zeigen, dass das erste Ziel – größere Rechtssicherheit – im Großen und Ganzen erreicht wurde. Aus der Evaluierung geht insbesondere hervor, dass die

⁷ Kernbeschränkungen sind Beschränkungen, die, wenn sie in einer vertikalen Vereinbarung enthalten sind, zum Ausschluss des Rechtsvorteils der Freistellung für die gesamte Vereinbarung führen, sodass eine Einzelfallprüfung nach Artikel 101 Absatz 3 AEUV erforderlich wird.

Vorschriften im Allgemeinen nach wie vor klar und verständlich sind. Die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien gewährleisten weiterhin einen einheitlichen und zuverlässigen Ansatz für die wettbewerbsrechtliche Würdigung vertikaler Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor.

Einige Interessenträger waren jedoch der Ansicht, dass bestimmte Bereiche der Kfz-GVO und der Ergänzenden Leitlinien keine ausreichende Rechtssicherheit bieten. Diese Bedenken wurden insbesondere in Bezug auf Begriffsbestimmungen geäußert, die von der zunehmenden Digitalisierung und Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen betroffen sind.

Die gesammelten Nachweise zeigen auch, dass mit dem derzeitigen Rahmen in der Regel das Ziel erreicht wird, zu viele Freistellungen (falsch positive Ergebnisse) und zu wenige Freistellungen (falsch negative Ergebnisse) zu verhindern. Aus der Evaluierung geht insbesondere hervor, dass die Marktanteilsschwelle und die derzeitigen Listen der Kernbeschränkungen und der nicht freigestellten Beschränkungen nach Artikel 5 Kfz-GVO und den Artikeln 4 und 5 Vertikal-GVO Öffentlichkeitsarbeit in der Regel nach wie vor ihren Zweck erfüllen. In Bezug auf Beschränkungen des Zugangs zu wesentlichen Inputs gibt es jedoch Hinweise darauf, dass die Instrumente nicht vollständig wirksam waren.

Schließlich zeigen die gesammelten Nachweise, dass das dritte spezifische Ziel – der Schutz bestimmter Formen des Wettbewerbs im Kraftfahrzeugsektor – im Allgemeinen erreicht wurde. Insbesondere ist ungeachtet von Trends wie Netzkonsolidierung, Digitalisierung und zunehmender Kontrolle der Fahrzeughersteller festzustellen, dass konkurrierende Fahrzeughersteller weiter Zugang zum Markt haben, grenzüberschreitender Handel weiterhin möglich ist, unabhängige Werkstätten und Ersatzteilanbieter noch immer eine wichtige, wenn auch manchmal eingeschränkte Rolle spielen und in der Regel nach wie vor ein markeninterner Wettbewerb zwischen zugelassenen Händlern und Werkstätten besteht. Unabhängige Werkstätten und Ersatzteilanbieter berichteten jedoch, dass der diskriminierungsfreie Zugang zu Fahrzeugdaten trotz der jüngsten Änderungen der Ergänzenden Leitlinien und anderer datenschutzrechtlicher EU-Vorschriften weiterhin schwierig ist.

Effizienz: Insgesamt ergab die Evaluierung, dass die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien die Befolgungskosten für Unternehmen, die vertikale Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor schließen möchten, effizient senken. Ohne diese Instrumente würden den Unternehmen höchstwahrscheinlich höhere Kosten für die Prüfung der Vereinbarkeit ihrer vertikalen Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor mit Artikel 101 AEUV entstehen.

Kohärenz: Aus der Evaluierung geht hervor, dass die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien im Allgemeinen mit anderen EU-Instrumenten im Einklang stehen. Laut Angaben der Interessenträger bestehen nur in Bezug auf den Zugang zu fahzeuggenerierten Daten begrenzte Unstimmigkeiten mit neueren Rahmen.

Was hat die EU-Maßnahme konkret bewirkt und für wen?

EU-Mehrwert: Die gesammelten Nachweise deuten darauf hin, dass die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien im Vergleich zu dem, was durch Verordnungen oder Leitlinien auf nationaler Ebene hätte erreicht werden können, einen Mehrwert bieten.

Ist die Maßnahme noch relevant?

Relevanz: Die Evaluierung hat ergeben, dass die Ziele der Kfz-GVO und der Ergänzenden Leitlinien weiterhin relevant sind und auch die in den beiden Instrumenten enthaltenen Bestimmungen für die Erreichung dieser Ziele im Allgemeinen nach wie vor geeignet sind.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Evaluierung hat ergeben, dass die Kfz-GVO und die Ergänzenden Leitlinien ihre Ziele im Bezugszeitraum der Evaluierung in effizienter Weise erreicht haben. Sie stellten insbesondere sicher, dass die Unternehmen die Vereinbarkeit ihrer vertikalen Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor mit Artikel 101 AEUV mit angemessener Rechtssicherheit selbst prüfen konnten. Die Evaluierung hat gezeigt, dass die Ziele der Kfz-GVO und der Ergänzenden Leitlinien nach wie vor relevant sind, und die Erforderlichkeit der Gruppenfreistellungsverordnung und der Leitlinien für die Anwendung von Artikel 101 AEUV auf vertikale Vereinbarungen im Kraftfahrzeugsektor bekräftigt.