

017754/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 09/09/09

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 22.7.2009  
SEK (2009) 1053 endgültig

**ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

*Begleitdokument zur*

**MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

{KOM(2009) 388 endgültig}  
{SEK(2009) 1052}

## ZUSAMMENFASSUNG

### 1. HINTERGRUND

1. Kfz-Hersteller vertreiben ihre Produkte und gewährleisten deren Instandsetzung und Wartung über Netze von Vertragshändlern und Vertragswerkstätten. Die Bündel ähnlicher vertikaler Vereinbarungen, auf denen diese Netze basieren, könnten eine Prüfung nach Artikel 81 EG-Vertrag erfordern. Gruppenfreistellungsverordnungen schaffen Rechtssicherheit für Gruppen von Vereinbarungen, die unter das Verbot nach Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag fallen, und entbinden die Vertragsparteien von der Pflicht zu prüfen, ob ihre Vereinbarungen nach Artikel 81 Absatz 3 freistellungsfähig sind. Gruppenfreistellungsverordnungen tragen außerdem zur kohärenten Anwendung des EU-Wettbewerbsrechts bei.

### 2. „WARUM“ – DIE PROBLEMSTELLUNG

2. Kfz-Vertriebs- und Kundendienstvereinbarungen unterliegen der sektorspezifischen Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission, die am 31. Mai 2010 außer Kraft treten wird. Die Kommission muss nun Stellung dazu beziehen, welcher Rechtsrahmen nach diesem Datum für vertikale Vereinbarungen im Kfz-Sektor gelten sollte.
3. Fast alle Akteure stimmen darin darüber ein, dass weiterhin eine – allgemeine oder sektorspezifische – Gruppenfreistellungsverordnung notwendig ist, da ihnen eine solche erlaubt, Vereinbarungen abzuschließen, von denen sie annehmen können, dass sie mit dem EU-Wettbewerbsrecht in Einklang stehen.
4. Der Folgeabschätzungsbericht trägt den Marktentwicklungen seit dem Inkrafttreten der derzeitigen Verordnung und insbesondere der aktuellen Wirtschaftskrise Rechnung. Er zeigt, dass auf den Kfz-Vertriebsmärkten und auf den Anschlussmärkten unterschiedliche Bedingungen herrschen. Während erstere von einem starken Wettbewerb geprägt sind, bestehen auf letzteren Schranken für einen wirksamen Wettbewerb, was dem Interesse der Verbraucher zuwiderlaufen könnte. Im Interesse einer Effizienzsteigerung in der Lieferkette sollte für den Sektor eine Gruppenfreistellungsverordnung gelten, die die unterschiedlichen Bedingungen auf diesen Märkten widerspiegelt.

### 3. „WAS“ – ZIELE DER SEKTORSPEZIFISCHEN WETTBEWERBSPOLITIK

5. Übergeordnetes Ziel der Wettbewerbspolitik der Kommission in Bezug auf vertikale Vereinbarungen ist es, eine wirksame Überwachung des Marktes zu gewährleisten und dabei im Einklang mit Artikel 83 Absatz 2 Buchstabe b EG-Vertrag die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die Befolgungskosten für die Unternehmen zu verringern.
6. Im Folgenabschätzungsbericht wird festgestellt, dass die spezifischen politischen Ziele in Bezug auf die wirksame Überwachung des Marktes, die der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 zugrunde liegen, ihre Gültigkeit behalten. Diese Ziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verhinderung des Marktausschlusses konkurrierender Kfz-Hersteller und Schutz ihres Zugangs zum Markt;
  - Gewährleistung des Wettbewerbs zwischen Händlern derselben Marke;
  - Gewährleistung, dass unabhängige Kfz-Werkstätten mit den Vertragswerkstattnetzen der Hersteller konkurrieren können, indem für alle Wettbewerber auf dem Anschlussmarkt der ungehinderte Zugang zu den für Instandsetzungsarbeiten benötigten technischen Informationen sowie zu Originalersatzteilen bzw. qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen sichergestellt wird;
  - Schutz des Wettbewerbs zwischen Vertragswerkstätten, indem der Zugang zu Herstellernetzen auf der Grundlage qualitativer Kriterien sichergestellt wird;
  - Schutz des Wettbewerbs auf den Ersatzteilmärkten durch das Verbot von Beschränkungen, durch die Ersatzteileherstellern der Zugang zum Anschlussmarkt verwehrt wird;
  - Aufrechterhaltung der Abschreckungswirkung von Artikel 81, damit Hersteller nicht mittels der Gruppenfreistellung ein unabhängiges, wettbewerbsförderndes Verhalten von Vertragshändlern und -werkstätten verhindern.
7. Alle politischen Optionen sollten gewährleisten, dass eine Gruppenfreistellung nur für solche Vereinbarungen gilt, die die vier Voraussetzungen von Artikel 81 Absatz 3 erfüllen, und dabei die vorstehend aufgeführten spezifischen Ziele berücksichtigen. Gleichzeitig sollte aber der Anwendungsbereich des mit der Gruppenfreistellung gewährten geschützten Bereichs nicht so stark eingengt werden, dass die Kontrollkosten der Verwaltung und die Befolgungskosten der Unternehmen dadurch ungebührlich in die Höhe getrieben werden, dass auch Vereinbarungen, die im Endeffekt keine wettbewerbswidrige Wirkung haben, einzeln geprüft werden müssen.

#### 4. POLITISCHE OPTIONEN – DAS „WIE“

8. Die Folgenabschätzung behandelt keine Optionen, die die Schwachpunkte der derzeitigen Regelung noch verstärken würden oder nicht mit Artikel 83 Absatz 2 Buchstabe b vereinbar sind. Sie untersucht daher nicht die möglichen Folgen einer differenzierteren Gruppenfreistellung, die einer Diversifizierung der Vertriebsformen abträglich wäre, die Kluft zwischen Gruppenfreistellung und allgemeiner Politik im Bereich der vertikalen Beschränkungen weiter vertiefen, Kfz-Herstellern ungerechtfertigte Beschränkungen auferlegen und zu höheren Befolgungskosten für Unternehmen führen würde. Außerdem wurde nicht auf die Möglichkeit eingegangen, auf eine spezifische Gruppenfreistellungsverordnung für den Kfz-Sektor zu verzichten. Diese Option ist prima facie auch nicht erstrebenswert, da mehr als 120 000 vertikale Vereinbarungen für den Kfz-Vertrieb und -Kundendienst bestehen, die andernfalls von den Beteiligten einzeln geprüft werden müssten.
9. Stattdessen hat sich die Kommission auf vier politische Optionen konzentriert, die die Annahme einer Gruppenfreistellungsverordnung für alle Arten von vertikalen

Vereinbarungen für den Kfz-Vertrieb und -Kundendienst vorsehen und die den Rechtsvorteil der Freistellung von Marktanteilschwellen abhängig machen, die die Marktmacht der Teilnehmer widerspiegeln.

10. Bei allen vier Optionen würde die Freistellung nicht für Vereinbarungen gelten, die Kernbeschränkungen enthalten (z. B. vertikale Preisbindungen, Beschränkungen für den passiven Verkauf in bestimmte Gebiete oder an Kundengruppen, die anderen Händlern zugeteilt wurden, Beschränkungen für den aktiven und/oder passiven Verkauf an Endverbraucher auf Märkten mit selektivem Vertrieb, Beschränkungen für Lieferanten von Originalersatzteilen in Bezug auf die Lieferung von Ersatzteilen an unabhängige Werkstätten). Ebenso beinhalten alle vier Optionen spezifische Bedingungen, die Wettbewerbsverbote von mehr als fünf Jahren, Verbote, die Vertragshändlern den Verkauf von Produkten bestimmter Lieferanten untersagen, sowie Wettbewerbsverbote nach Vertragsende von der Gruppenfreistellung ausschließen.
11. Die vier Optionen unterscheiden sich jedoch in spezifischen Aspekten.
12. **Option 1** besteht in der Fortsetzung des Status quo und sieht vor allem strenge Vorschriften für den Primärmarkt vor. Sie würden sektorspezifische Klauseln umfassen, durch die Vereinbarungen von einer Freistellung ausgenommen wären, die Folgendes vorsehen: Beschränkungen der Möglichkeit des Händlers, Instandsetzungsdienstleistungen untervertraglich weiterzuvergeben, Markenzwangregelungen unabhängig von ihrer Dauer, die die Händler daran hindern, bis zu drei konkurrierende Marken im selben Ausstellungsbereich zu verkaufen, Verpflichtungen, die die Möglichkeiten von Händlern einschränken, zusätzliche Verkaufsstellen zu errichten oder ihre Rechte und Pflichten auf andere Händler desselben Netzes zu übertragen, Missachtung bestimmter Mindestlaufzeiten von Vereinbarungen und/oder Mindestfristen im Fall der Kündigung oder Nichtverlängerung von Vereinbarungen sowie die Verpflichtung, Schlichtungsverfahren vorzusehen.
13. Option 1 würde eine weitreichende Freistellung für den Anschlussmarkt vorsehen, die qualitative selektive Vertriebssysteme unabhängig von den Marktanteilen der Beteiligten abdeckt. Solche Vereinbarungen, die sich auf den Wettbewerb auf dem Anschlussmarkt auswirken, würden als zulässig gelten, sofern sie nicht Beschränkungen enthalten, die in einer „schwarzen Liste“ aufgeführt sind (z. B. Praktiken, durch die unabhängigen Kfz-Werkstätten der Zugang zu technischen Informationen verwehrt wird, Beschränkungen für Lieferanten von Originalersatzteilen in Bezug auf die Lieferung von Ersatzteilen an unabhängige Werkstätten, Beschränkungen für Vertragswerkstätten in Bezug auf die Lieferung von Einzelteilen an unabhängige Werkstätten, Verpflichtung für Vertragswerkstätten, auch Neuwagen zu verkaufen).
14. **Option 2** sieht vor, die sektorspezifische Regelung auslaufen zu lassen und die allgemeinen Regeln für vertikale Beschränkungen anzuwenden, die derzeit in der Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 festgelegt sind. Der derzeitige Entwurf der Nachfolgeverordnung<sup>1</sup> behält die meisten Bestimmungen der Verordnung (EG)

---

<sup>1</sup> Annahme des Vorentwurfs am 8. Juli 2009 durch die Kommission.

Nr. 2790/1999 bei (einschließlich der fünf bezweckten Beschränkungen) und führt gleichzeitig eine Reihe von Verbesserungen ein (so etwa einen 30 %-Schwellenwert, der auch für den Marktanteil des Käufers gilt, und spezifische Erläuterungen zum elektronischen Handel), die die Analyse von Option 2 in ihrem Ergebnis nicht wesentlich verändern würden.

15. In Option 2 kommt der Ansatz zum Ausdruck, dass vertikale Vereinbarungen nur unter bestimmten Umständen den Verbrauchern schaden könnten, und zwar insbesondere dann, wenn der Markenwettbewerb auf dem relevanten Markt schwach ausgeprägt ist, die Marktzutrittsschranken hoch sind und die Vertragsparteien über eine beträchtliche Marktmacht verfügen. Option 2 würde daher einen weniger strengen Ansatz in Bezug auf den stark wettbewerbsorientierten Primärmarkt verfolgen. So wären beispielsweise Wettbewerbsverbote nur dann von der Freistellung ausgenommen, wenn sie länger als fünf Jahre gelten und Händlern den Vertrieb einer zweiten Marke untersagen würden. Abschottungsprobleme könnten durch Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung gelöst werden.
16. Die Freistellung würde Standortklauseln abdecken. Fragen vertraglicher „Fairness“ wären nicht an weitere Bedingungen gebunden.
17. Auf dem Markt für Instandsetzungs- und Wartungsdienste sowie den Markt für Ersatzteilevertrieb verfügen Herstellernetze oft über Marktanteile, die weit über dem nach Option 2 für den Gemeinsamen Markt festgesetzten Schwellenwert von 30 % liegen. Dies würde bedeuten, dass die Wettbewerbsbehörden mehr potenzielle wettbewerbswidrige Praktiken prüfen könnten (einschließlich Praktiken, die unabhängigen Marktteilnehmern den Zugang zu technischen Informationen oder Originalersatzteilen und/oder qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen verwehren). Dieser Ansatz würde nicht auf bezweckte Beschränkungen (die auf der Liste der Kernbeschränkungen basieren) sondern auf bewirkte Beschränkungen (die empirische Beweise für einen tatsächlichen oder potenziellen Nachteil für die Verbraucher erfordern) abzielen.
18. **Option 3** baut auf Option 2 auf, sieht jedoch zusätzliche sektorspezifische Leitlinien vor, in denen auszuführen wäre, wie die allgemeinen Regeln auf den Sektor anzuwenden wären. Diese würden sich auf Beschränkungen beziehen, die den Wettbewerb auf den Märkten für Instandsetzungs- und Wartungsdienste sowie den Vertrieb von Ersatzteilen beeinträchtigen (z. B. Beschränkung des Zugangs von unabhängigen Marktteilnehmern zu den für Instandsetzungsarbeiten benötigten technischen Informationen, des Zugangs zu Vertragswerkstattnetzen und des Zugangs zu konkurrierenden Ersatzteilmärkten). Gleichzeitig würden sie Klarheit hinsichtlich einiger Aspekte des Primärmarkts schaffen.
19. **Option 4** baut ebenfalls auf Option 2 auf, beinhaltet jedoch die Annahme einer gezielter ausgerichteten, sektorspezifischen Gruppenfreistellung, die alle Kernbestimmungen für den Schutz des Wettbewerbs auf dem Anschlussmarkt beinhalten würde, die derzeit in der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 festgelegt sind.
20. Im Wesentlichen unterscheiden sich die Optionen 2 bis 4 von Option 1 dadurch, dass sie den unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen auf dem Primär- und Anschlussmarkt Rechnung tragen. Sie verfolgen somit einen a) weniger einschränkenden Ansatz im Hinblick auf die Freistellung von Vereinbarungen auf

dem durch einen starken Wettbewerb geprägten Primärmarkt und b) eine enger gesteckte Freistellung auf dem Anschlussmarkt durch die Festlegung eines Schwellenwerts von 30 % für den Gemeinsamen Markt.

## **5. FOLGENABSCHÄTZUNG**

21. Jede Option wurde anhand von vier Bündeln von Kriterien geprüft. Der erste Satz von Kriterien bezieht sich auf die spezifischen wettbewerbspolitischen Ziele, die in Abschnitt 3 dargelegt wurden, und dient der Prüfung, inwieweit bei dieser Option, der Wettbewerb wirksam geschützt werden kann.
22. Anhand des zweiten Bündels wirtschaftlicher Kriterien werden die Folgen der Option in Bezug auf i) die vorhersehbaren Befolgungskosten eines Unternehmens, ii) das Investitionsniveau von KMU und deren Zugang zu Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten, iii) die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sowie iv) die Vorteile für Verbraucher und Haushalte erfasst.
23. Anhand des dritten Kriterienbündels sollen die voraussichtlichen Folgen einer jeder Option für die öffentliche Verwaltung in Bezug auf i) die Verwendung von Durchsetzungsressourcen und ii) die Konsequenzen für den EU-Haushalt bewertet werden.
24. Mit Hilfe des letzten Bündels von Kriterien sollen die möglichen Folgen einer jeden Option auf i) Beschäftigung und Jobqualität, ii) öffentliche Sicherheit und iii) Gesundheit und Umwelt wiedergegeben werden.
25. Die erwarteten Folgen wurden hauptsächlich unter qualitativen Aspekten bewertet, wobei die Optionen 2, 3 und 4 Werte von -3 bis +3 im Hinblick auf jedes Kriterium erzielten. Das Ausgangsszenario (Option 1) diente dabei als Bezug. Jedes Kriterium wurde ebenfalls nach seiner Bedeutung gewichtet.

## **6. ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

26. Nachstehend sind die wichtigsten Erkenntnisse der Folgenabschätzung kurz erläutert:

### **6.1. Wirtschaftliche Folgen: Kriterien im Hinblick auf den wirksamen Schutz des Wettbewerbs**

27. Die Optionen 3 und 4 würden im Vergleich zu Option 1 eine Verbesserung in der Bewältigung der Wettbewerbsprobleme darstellen, während Option 2 eine Verschlechterung mit sich bringen würde.
28. Die Optionen 1 und 3 erzielen denselben Wert, was den Schutz des Wettbewerbs auf dem Primärmarkt für den Verkauf von Neuwagen angeht. Dabei sind bei Option 1 aufgrund der spezifischen Behandlung von Vereinbarungen mit Markenzwang leichte Vorteile zu verzeichnen. Im Hinblick auf Innovation und Diversifizierung der Vertriebsformen liegt sie allerdings leicht hinter Option 3 zurück. Die Optionen 2 und 4 schneiden schlechter ab, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass die Rechtssicherheit im Hinblick auf die Behandlung bestimmter Beschränkungen des Parallelhandels geringer ist.

29. Die Optionen 3 und 4 würden beide den Wettbewerbsschutz auf den Anschlussmärkten verbessern, da sie eine gezieltere Durchsetzung bei bestimmten Praktiken, die zu einem Marktausschluss von unabhängigen Werkstätten führen könnten, ermöglichen würden (z. B. missbräuchliche Verwendung von Gewährleistungen durch Kfz-Hersteller) und dabei gleichzeitig nachhaltigen Schutz vor Praktiken böten, die den Zugang von unabhängigen Marktteilnehmern zu technischen Informationen behindern. Option 4 schneidet beim Schutz des Wettbewerbs auf dem Ersatzteilmarkt besser ab als Option 3. Hingegen bietet Option 2 weniger Rechtssicherheit darüber, wie die Wettbewerbsvorschriften bei Beschränkungen des Zugangs zum Netz der Vertragswerkstätten und der Lieferung von konkurrierenden Ersatzteilen durchgesetzt werden.

## **6.2. Sonstige wirtschaftliche Folgen**

30. Die Optionen 2 bis 4 schneiden im Hinblick auf die sonstigen wirtschaftlichen Folgen besser ab als Option 1, wobei Option 2 in der Bewertung etwas hinter den Optionen 3 und 4 zurückliegt.
31. Option 3 schneidet im Hinblick auf die Auswirkungen auf KMU und die Befolgungskosten für die Unternehmen am besten ab. Mit der Anwendung der allgemeinen Regeln, die weitaus einfacher sind als die Regeln in der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002, würde durch Option 2 das Risiko verringert, dass Unternehmen durch eine unzureichende oder übermäßige Befolgung der Regeln unnötige Kosten entstehen. Option 3 würde gegenüber Option 2 eine Verbesserung darstellen, da sie Unternehmen praktische Erläuterungen zu den Safe-Harbour-Schwellenwerten an die Hand gibt und so Fehler- und Prozesskosten reduzieren hilft. Option 4 ist zwischen Option 2 und Option 3 anzusiedeln, da – auch wenn die komplexeren Bestimmungen für den Primärmarkt nicht übernommen würden – ein gewisser Mangel an Rechtssicherheit bestehen würde. Fehler- und Prozesskosten würden in einem ähnlichen Umfang wie bei Option 3 gesenkt.
32. Keine der Optionen würde die Stellung von KMU oder die Förderung von Unternehmertum wesentlich beeinträchtigen. Die Optionen 3 und 4 würden sich, was den Zugang zu wesentlichen Vorleistungen wie Ersatzteilen und technischen Informationen angeht, positiv auswirken. Option 3 würde neue Problemstellungen angehen, die unabhängige KMU-Werkstätten betreffen könnten, so etwa den Missbrauch von Gewährleistungen durch Hersteller. Option 4 erzielt jedoch bei der Verbesserung des Zugangs zu Ersatzteilen ein etwas besseres Bewertungsergebnis.
33. Indem die Optionen 2 bis 4 einen flexibleren Rahmen vorsehen, würde eine größere Bandbreite an Vertriebsvereinbarungen unter die Gruppenfreistellung fallen. Die Hersteller hätten somit mehr Spielraum, sich an neue wirtschaftliche Bedingungen anzupassen, was der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie insgesamt zugute käme.
34. Im Falle der Optionen 2 bis 4 würden sich die Marktzutrittsschranken für konkurrierende Hersteller wahrscheinlich nicht erhöhen. Mehrmarkenwettbewerb in den Verkaufsräumen würde für die Verbraucher nur einen minimalen Vorteil mit sich bringen. Bei den Optionen 2 bis 4 würde sich für die Verbraucher die Auswahl an Werkstätten vergrößern, da sie der Kommission die Prüfung von Praktiken, die zu einem Marktausschluss unabhängiger Werkstätten führen könnten, erleichtern.



Option 4 würde eine Verbesserung gegenüber den Optionen 2 und 3 darstellen, da sie Kernbestimmungen vorsieht, durch die Vertragswerkstätte Verbrauchern freie Auswahl bei Ersatzteilen bieten könnten.

### **6.3. Folgen für die öffentliche Verwaltung**

35. Die Optionen 2 und 4 erzielen im Hinblick auf die öffentliche Verwaltung eine höhere Bewertung als die Ausgangsoption, da die Ressourcen gezielter für die schwerwiegendsten Verstöße gegen das EU-Wettbewerbsrecht eingesetzt werden könnten.
36. Option 3 schneidet am besten ab, da in entsprechenden Leitlinien geklärt werden würde, wie Kfz-Sektor-spezifische Fragen nach den allgemeinen Regeln behandelt würden. Option 4 hätte ebenfalls etwas positivere Folgen als das Ausgangsszenario, da die Kommission ihre Durchsetzungsmaßnahmen besser auf problematischere Fragen des Anschlussmarkts ausrichten könnte.
37. Die Optionen 2 bis 4 hätten keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt, da Geldbußen infolge einer besseren Durchsetzung lediglich zu einer Verringerung der Beiträge der Mitgliedstaaten führen würden.

### **6.4. Gesellschaftliche und ökologische Folgen**

38. Die Optionen 3 und 4 würden im Hinblick auf gesellschaftliche und ökologische Folgen eine Verbesserung gegenüber dem Ausgangsszenario darstellen. Keine der Optionen würde mehr als nur geringfügige Folgen auf die Beschäftigungslage haben, da nur eine sehr lose Verbindung zwischen Änderungen im wettbewerbsrechtlichen Rahmen und möglichen Veränderungen der Beschäftigtenzahl auf den Märkten für Kfz-Vertrieb und Kfz-Kundendienst besteht.
39. Indem die Optionen 3 und 4 insbesondere einen besseren Zugang zu technischen Informationen vorsehen, könnten sie die öffentliche Sicherheit verbessern und zur Reduzierung der Umweltverschmutzung beitragen.

## **7. BEVORZUGTE OPTION**

40. Aus der Folgenabschätzung geht Option 3 als Option mit dem größten Potenzial hervor, die gesteckten Ziele zu erreichen; sie scheint am ehesten geeignet zu sein, die allgemeinen Ziele hinsichtlich eines Ausgleichs zwischen einer wirksamen Überwachung der Märkte und der Notwendigkeit einer vereinfachten Verwaltung und Reduzierung der Befolgungskosten umzusetzen. Option 3 erfüllt außerdem am umfassendsten die sektorspezifischen Ziele und verspricht, was die übrigen Folgekriterien insgesamt angeht, die positivste Wirkung. Insgesamt schneidet Option 4 jedoch fast ebenso gut ab. Es ist daher nicht möglich, definitiv festzustellen, dass Option 3 positivere Folgen als Option 4 hätte. Beide Optionen würden Vorteile für den Wettbewerb und letztendlich den Verbraucher mit sich bringen.

## **8. MONITORING UND EVALUIERUNG**

41. Nach Annahme der Mitteilung über die grundsätzliche Ausrichtung des künftigen wettbewerbsrechtlichen Rahmens für den Kfz-Sektor wird die Kommission den Konsultationsprozess mit privaten und institutionellen Akteuren sowie Experten aus der Praxis fortsetzen und anschließend einen Entwurf des Rechtsrahmens ausarbeiten.