

# **Entscheidung n°2021-C-02**

## **(Verfahrenseinstellungsbeschluss)**

Vom 8. Juni 2021

Betreffend ein Verfahren gegen

- 1) Volkswagen AG, Berliner Ring 2, D- 38440 Wolfsburg
- 2) Skoda Auto Deutschland GmbH; Max-Planck-Str. 3-5, D-64331 Weiterstadt;
- 3) Volkswagen Zentrum Aachen Jacobs Aut. GmbH; Trierer Str. 169, D-52078 Aachen;
- 4) Autohaus Lademann GmbH & Co Kg; Hettinger Str. 26, D-74722 Buchen;
- 5) Autohaus Toepner GmbH & Co Kg; Maybachstr. 9, D-71397 Leutenbach;
- 6) Autohaus Toepner Verwaltungs GmbH; Maybachstr. 9, D-71397 Leutenbach;
- 7) GL Leasing GmbH; Cyclostr. 8; D-85229 Markt Indersdorf

Der Conseil de la concurrence (nachfolgend: « die Wettbewerbsbehörde »);  
In Anbetracht des geänderten Wettbewerbsgesetzes vom 23. Oktober 2011;  
In Anbetracht des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“);  
In Anbetracht der Selbstbefassung der Wettbewerbsbehörde von 9 Mai 2016;  
In Anbetracht der Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 9. Mai 2018;  
In Anbetracht der Erwidernngen auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte;  
In Anbetracht der schriftlichen Unterlagen;  
In Anbetracht des Folgenden;

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Betroffene Unternehmen.....	4
2.1	Die Hersteller.....	4
2.2	Die Händler.....	5
3	Das Verfahren.....	6
4	Sachverhalt.....	7
4.1	Online-Vermittlungsportale.....	8
4.2	Händler, Hersteller und Bonusprogramme.....	10
4.2.1	Selektive Vertriebsvereinbarungen zwischen Hersteller und Händler.....	10
4.2.2	Bedingungen der Bonuszahlungen.....	11
5	Beschwerdepunkte in der Mitteilung von 9. Mai 2018.....	13
6	Rechtliche Würdigung.....	14
6.1	Anwendbares Recht.....	14
6.1.1	Das Wettbewerbsgesetz.....	14
6.1.2	Artikel 101, Absatz 1 AEUV und die Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels 15	
6.2	Räumlich und sachlich relevanter Markt.....	17
6.3	Der Begriff des Unternehmens.....	18
6.4	Dauer der untersuchten Praktiken.....	19
6.5	Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen.....	19
6.6	Prüfung des wettbewerbswidrigen Charakters.....	20
6.6.1	Die selektiven Vertriebsverträge von Volkswagen und Skoda.....	20
6.6.2	Die Regeln zur Bonusvergabe an Vertragshändler.....	21
7	Schlussfolgerung.....	26

## 1 Einleitung

1. Die vorliegende Entscheidung richtet sich an folgende, in Abschnitt 2 näher beschriebenen, Unternehmen: Volkswagen AG, Skoda Auto Deutschland GmbH, Volkswagen Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH, Autohaus Lademann GmbH & Co KG, Autohaus Toepner GmbH & Co KG, Autohaus Toepner Verwaltungs GmbH et GL Leasing GmbH.
2. Sie überprüft und entscheidet über die, in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 9. Mai 2018 (im Folgenden „Mitteilung der Beschwerdepunkte“) erhobenen Beschwerdepunkte, wonach die oben genannten Unternehmen den Verkauf von Neuwagen ins Ausland erschwert hätten, indem sie die Zahlung von Bonuszahlungen an das Vorliegen einer Zulassungsbescheinigung geknüpft hätten. Gemäß der Mitteilung der Beschwerdepunkte, verstoße eine solche Vereinbarung sowohl gegen Artikel 3 des geänderten Wettbewerbsgesetzes vom 23. Oktober 2011 (im Folgenden „Wettbewerbsgesetz“), als auch gegen Artikel 101 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“).

## 2 Betroffene Unternehmen

### 2.1 Die Hersteller

3. Die Volkswagen AG (im Folgenden „Volkswagen“), mit Sitz in Berliner Ring 2, D-38440 Wolfsburg, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns, dem zwölf Marken in sieben europäischen Ländern angehören, unter anderem Volkswagen, Audi und Skoda. Volkswagen ist ein Unternehmen, dessen Haupttätigkeit die Herstellung von Kraftfahrzeugen ist.
4. Die Skoda Auto Deutschland GmbH (im Folgenden „Skoda“), mit Sitz in Max-Planck-Straße 3-5, D-64331 Weiterstadt, Deutschland, ist Importeur für Skoda-Neufahrzeuge in Deutschland. Hersteller der Fahrzeuge ist die Skoda Auto a.s., Mlada Boleslav, Tschechische Republik. Diese hat der Skoda Auto Deutschland GmbH das Recht übertragen, in der Bundesrepublik Deutschland Neufahrzeuge der Marke Skoda auf Großhandelsebene zu vertreiben und hierzu ein Vertriebsnetz von autorisierten Händlern zu organisieren und zu betreuen. Die Skoda Auto Deutschland GmbH ist ein 100%iges Tochterunternehmen der Volkswagen AG und daher Bestandteil des VW Konzerns.

## 2.2 Die Händler

5. Die Volkswagen Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH (im Folgenden „Jacobs Automobile“), mit Sitz in Trierer Straße 169, D-52078 Aachen, Deutschland, ist ein Unternehmen der Jacobs Gruppe. Diese betreibt 16 Autohäuser an verschiedenen Standorten in der Region Aachen-Düren-Eifel. Die Unternehmen der Jacobs Gruppe vertreten die Marken Audi, Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Seat, Skoda und Maserati.
6. Die Autohaus Lademann GmbH & Co Kg (im Folgenden „Autohaus Lademann“), mit Sitz in Hettingerstrasse, 26, D-74722 Buchen, Deutschland, betreibt zwei Autohäuser (Buchen und Lauda-Königshofen) und vertritt seit 70 Jahren die Marke Volkswagen.
7. Die Autohaus Toepner GmbH & Co Kg, mit Sitz in Maybachstrasse 9, D-71397 Leutenbach, Deutschland, ist die Betreiberin des Autohaus Toepner in Leutenbach, das die Marke Skoda vertritt. Autohaus Toepner Verwaltungs GmbH (im Folgenden „Autohaus Toepner“) ist die geschäftsführende Gesellschafterin der Autohaus Toepner GmbH & Co Kg. Diese beiden Gesellschaften bilden laut konstanter europäischer Rechtsprechung ein einziges Unternehmen im Sinne des Kartellrechts Die Wettbewerbsbehörde kann laut Rechtsprechung davon ausgehen, dass in dieser Konstellation die Tochtergesellschaft aus Weisung der Gesellschafterin handelt.
8. Die GL- Leasing GmbH (im Folgenden „GL- Leasing“), mit Sitz in Gewerbestrasse 5, D-85229 Markt Indersdorf, Deutschland, bietet Service-Leistungen „rund um den Fuhrpark“. Dazu gehören Fuhrparkberatung, Fuhrparkmanagement, Leasing, Langzeit- und Kurzzeitmiete sowie der Verkauf der Fahrzeuge. GL-Leasing ist nicht Teil des Vertriebssystems von VW oder Skoda<sup>1</sup>.
9. Wenn im Folgenden auf die oben aufgeführten Unternehmen Bezug genommen wird, wird der Begriff „die Händler“ benutzt.

---

<sup>1</sup> Siehe die Stellungnahme von GL-Leasing in der Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 2 und 4.

### 3 Das Verfahren

10. Am 8. Februar 2013 erhält der Conseil de la concurrence (nachfolgend: „die Wettbewerbsbehörde“) eine Mitteilung einer in Luxemburg ansässigen Privatperson, welche über die Internetseite autohaus24.de, einem Online-Vermittlungsportal, einen Neuwagen der Marke Audi beziehen wollte. Autohaus24.de gab jedoch dieser Privatperson per E-Mail<sup>2</sup> an, dass nur bestimmte Automarken für Exportgeschäfte zugelassen wären, nicht aber Audi. Zusätzlich müsste die Mehrwertsteuer, so der Vermittler, vorab in Deutschland entrichtet werden.
11. Am 23. August 2013 erhält die Wettbewerbsbehörde von einer anderen Privatperson Mitteilung, dass autohaus24.de nur bestimmte Marken für ein Exportgeschäft anbieten könne, aber die Plattform keinen Händler vermitteln könnte, der das Modell Golf Variant der Marke Volkswagen an in Luxemburg ansässige Endkunden verkaufen würde. Eine Angebotsanfrage von dieser Privatperson an das Neuwagen-Vermittlungsportal MeinAuto.de ergab, dass eine Vermittlung nur innerhalb Deutschlands möglich sei<sup>3</sup>.
12. Am 9. Mai 2016 beschließt die Wettbewerbsbehörde durch Selbstbefassung ein Verfahren zu eröffnen.
13. Am 10. Mai 2016 wird Herr Jean-Claude Weidert vom Vorsitzenden der Wettbewerbsbehörde zum „ernannten Berater“ („conseiller désigné“) gemäß Art. 7(4) des Wettbewerbsgesetzes berufen, um in vorliegender Sache die Ermittlungen zu leiten. Im Rahmen seiner Ermittlungen schickt der ernannte Berater Auskunftersuchen an mehrere Unternehmen. Adressaten sind einerseits jene Vertragshändler, die nach Angaben der Vergleichsportale, am aktivsten diese Portale genutzt haben. Zum anderen waren die Hersteller und Importeure jener Marken Adressaten dieser Auskunftersuchen, welche am meisten über Vermittlungsportale verkauft wurden.
14. Am 15. Juni 2016 schickt der ernannte Berater, gemäß Verordnung Nr. 1/2003<sup>4</sup> (im Folgenden „Verordnung Nr. 1/2003“), Art. 22, ein Auskunftersuchen an das Bundeskartellamt betreffend die grenzüberschreitende Vermittlung von Neuwagen über Onlineportale. Adressaten des Auskunftersuchens sind die Neuwagen-

---

<sup>2</sup> Email von Autohaus24.de vom 14. Januar 2013.

<sup>3</sup> Email von Autohaus24.de vom 23. August 2013.

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln, Amtsblatt L 1 vom 4. Januar 2003, S.1.

Vermittlungsportale. Bis zum 31. Juli 2016 reichen die Online-Vermittlungsportale ihre Antworten beim Bundeskartellamt ein.

15. Am 8. September 2016 schickt der ernannte Berater, gemäß Verordnung Nr. 1/2003, Art. 22, ein Auskunftersuchen an das Bundeskartellamt betreffend den grenzüberschreitenden Vertrieb von Neuwagen. Das Auskunftersuchen ist an eine Auswahl von Händlern adressiert<sup>5</sup>, die mit Vermittlungsportalen zusammenarbeiten. Bis Ende 2016 reichen die Händler ihre Antworten an das Bundeskartellamt weiter. Die Wettbewerbsbehörde erhält die angeforderten Informationen vom Bundeskartellamt.
16. Am 20. September 2017 schickt der ernannte Berater, gemäß Verordnung Nr. 1/2003, Art. 22, ein Auskunftersuchen an das Bundeskartellamt betreffend den grenzüberschreitenden Vertrieb von Neuwagen. Das Auskunftersuchen ist an einen Kfz-Hersteller, Volkswagen und einen Importeur, Skoda adressiert. Bis zum 15. Dezember erhält die Wettbewerbsbehörde die angeforderten Informationen vom Bundeskartellamt.
17. Am 9. Mai 2018 verschickt der ernannte Berater die Mitteilung der Beschwerdepunkte an die betroffenen Unternehmen, welche in Punkt 1 der vorliegenden Entscheidung genannt wurden. Neuwagen-Vermittlungsportale wie Autohaus24 GmbH und MeinAuto GmbH werden im Rahmen des Auskunftersuchens angeschrieben, waren aber nicht Adressaten der Beschwerdepunkte.
18. Auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte geantwortet haben folgende Parteien:
  - Am 10. August 2018, Autohaus Toepner GmbH & Co KG;
  - Am 13. August 2018, GL-Leasing GmbH;
  - Am 14. August 2018, Jacobs Automobile GmbH sowie die Hersteller Volkswagen und Skoda;

#### 4 Sachverhalt

19. Ausgangspunkt für die Ermittlungen der Wettbewerbsbehörde waren Informationen und Mitteilungen von Privatpersonen, welche Autos über Vermittlungsportale aus Deutschland erwerben wollten<sup>6</sup>. Gegenstand dieser

---

<sup>5</sup> Gemäss Rn. 59 der Mitteilung der Beschwerdepunkte, wurden 15 Händler angeschrieben.

<sup>6</sup> Siehe Abschnitt 3 der vorliegenden Entscheidung.

Mitteilungen war der Umstand, dass mehrere Automarken nicht zum Verkauf nach Luxemburg verfügbar waren. Insbesondere Marken des Volkswagen-Konzerns (Audi, Volkswagen, Skoda) waren nicht als „Exportgeschäft“ zugelassen.

20. Die Ermittlungen der Wettbewerbsbehörde zielten im Folgenden darauf ab, den Vertrieb der besagten Automarken besser zu verstehen und fest zu stellen, ob die Verkaufsschwierigkeiten nach Luxemburg auf etwaige Vereinbarungen zurück zu führen seien, die gegen das Wettbewerbsrecht verstoßen.
21. Für die vorliegende Entscheidung wird der 14. Januar 2013 als Beginn des Sachverhalts angesehen, dem Tag an dem die Wettbewerbsbehörde zum ersten Mal von den vermeintlichen Praktiken Kenntnis per E-Mail erhielt<sup>7</sup>.

#### 4.1 Online-Vermittlungsportale

22. Vermittlungsportale, wie autohaus24.de und MeinAuto.de, treten als zusätzliche Intermediäre zwischen Händlern und Endkunden auf. Ihre Dienstleistung besteht darin, für den Kunden jenen Händler zu finden, der das gewünschte Fahrzeug zum besten Preis anbietet.
23. Für den Kunden ist diese Suchleistung kostenfrei. Für die Händler bieten solche Portale eine zusätzliche Möglichkeit der Kundenakquise. Pro erfolgreicher Kundenvermittlung zahlt der Händler dem Portal eine Provision<sup>8</sup>. Der Kauf selbst findet jedoch nur zwischen dem Endkunden und dem Verkäufer statt, die Portale erfüllen nur eine Vermittlerrolle und sind keine Vertragsparteien beim Kaufvorgang.
24. Aus den Ermittlungen und Befragungen der Wettbewerbsbehörde ging hervor, dass die Vermittlungsportale keinerlei wirtschaftliches Interesse daran haben, die Verkäufe nach Luxemburg zu begrenzen. Eine Mehrzahl der Vermittlungsportale gibt an, dass die Entscheidung über die Annahme einer Anfrage aus dem Ausland in jedem Fall einzig bei den Vertragshändlern liegt<sup>9</sup>.
25. Wie oben in Randnummer 19 angeführt<sup>10</sup>, hat das Portal autohaus24.de VW und Skoda nicht in seiner Liste jener Marken aufgenommen, welche exportiert werden können.

---

<sup>7</sup> Siehe Randnummer 10 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>8</sup> Siehe Rn. 24 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

<sup>9</sup> Siehe Rn. 54 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

<sup>10</sup> Siehe die im Laufe der Ermittlungen getätigten Aussagen von autohaus24.de, Rn. 42 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.



26. MeinAuto.de hat angegeben<sup>11</sup>, dass „eine Vermittlung nur innerhalb Deutschlands möglich sei. Der Käufer benötige eine deutsche Rechnungs- und Lieferanschrift. Desweiteren müsse das Fahrzeug für mindestens 6 Monate in Deutschland zugelassen werden“<sup>12</sup>. Diese Aussagen sind jedoch mit Vorsicht zu bewerten, da MeinAuto.de einen Teil seines Umsatzes im Ausland erwirtschaftet<sup>13</sup>. MeinAuto.de gab zudem an, dass sich das Geschäft mit ausländischen Kunden aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen schwierig gestaltet, so zum Beispiel Sprachbarrieren, ungewohnte Rechtsfragen und das Risiko, Rechtsfragen in anderen Mitgliedstaaten klären zu müssen<sup>14</sup>.

27. In Bezug auf Intercar24.de, gibt die Randnummer 56 der Mitteilung der Beschwerdepunkte Folgendes an: „Laut diesem Portal würden die Hersteller es dem deutschen Vertragshandel fast unmöglich machen, Neufahrzeuge ohne Erstzulassung ins europäische Ausland zu verkaufen.

„Hierbei werden nötige Subventionen oder Prämien der Hersteller an die Vertragshändler teilweise in Frage gestellt (...). Diverse Maßnahmen wurden jedoch nach den ersten Strafzahlungen durch BMW oder Opel an die Europäische Union, jetzt nicht mehr schriftlich, sondern in persönlichen Gesprächen publiziert.

Durch diese Maßnahmen sind die Hersteller auch weiterhin bestrebt, ein selektives Vertriebssystem in der EU aufrecht zu halten, und gleichzeitig die angeschlossenen Vertragshändler in den jeweiligen Ländern der EU zu schützen“<sup>15</sup>.

28. Andere Portale haben ebenfalls Angaben gemacht, die in Randnummer 58 der Mitteilung der Beschwerdepunkte zusammengefasst werden:

- 4 der 7 von Drittpersonen angeschriebene oder von der Wettbewerbsbehörde getesteten Vermittlungsportale geben an, nicht an im Ausland ansässige Kunden vermitteln zu können, weil Ihnen von ihren Vertragshändlern kein Angebot für diese Kunden unterbreitet wird. Eine Vermittlung ist in diesen Fällen von der Hinterlegung einer deutschen Postleitzahl oder einer Erstzulassung in Deutschland abhängig;
- Ein Portal kann dies nur beschränkt für einige Marken anbieten;

---

<sup>11</sup> E-Mail vom 23. August 2013 und 12 Februar 2015, Mitteilung der Beschwerdepunkte Rn. 43.

<sup>12</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 43.

<sup>13</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 52.

<sup>14</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 55.

<sup>15</sup> Siehe die Aussage von Intercar24.de vom 1. August 2016, Antworten auf Fragen 9, 10 und 11.

- Zwei Portale bedienen Angebote an im Ausland ansässige Kunden, aber nur je nach Marktlage und möglicherweise zu anderen Konditionen.
29. In Randnummer 54, stellt die Mitteilung der Beschwerdepunkte allerdings Folgendes klar: „*Im Rahmen des Auskunftsersuchens versicherten alle Portale, außer Intercar24.de, grundsätzlich alle Marken ins Ausland zu vermitteln*“.

## 4.2 Händler, Hersteller und Bonusprogramme

### 4.2.1 Selektive Vertriebsvereinbarungen zwischen Hersteller und Händler

30. Der Vertrieb von Pkws erfolgt gemeinhin in einem selektiven Vertriebssystem. In einem solchen verpflichtet sich der Hersteller, sein Produkt nur über ausgewählte Händler zu vertreiben. Diese werden anhand festgelegter Merkmale ausgewählt. Im Gegenzug verpflichten sich die ausgewählten Händler nur an Endkunden und andere Mitglieder des Vertriebs zu verkaufen, nicht jedoch an andere Händler die nicht Teil des Vertriebssystems sind.
31. Solche Systeme dienen zu meist der Markenpflege und dem Schutz der Markenreputation. Händler verpflichten sich bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten wie etwa Beratungsleistungen. Für den Hersteller ergibt sich überdies die Möglichkeit, aktiv Einfluss auf die Art des Verkaufs zu nehmen: ein einheitliches Auftreten der Marke bei allen Händlern sicherzustellen und die Verkaufsstrategien der einzelnen Händler zu unterstützen und zu optimieren.
32. In vorliegender Sache sind die betroffenen Unternehmen, d.h. Volkswagen, Skoda und die Händler, in einem solchen Vertriebssystem miteinander verbunden<sup>16</sup>.
33. Im Besonderen ist dabei zu erwähnen, dass die Hersteller, Volkswagen und Skoda, ihre Händler mit unterschiedlichen Bonusprogrammen unterstützen. Unter anderem werden hierbei die Kundenloyalität und die Eroberung neuer Kunden unterstützt<sup>17</sup>.
34. Die Bedingungen dieser Bonusprogramme wurden in der Mitteilung der Beschwerdepunkte als mögliche Ursache für die mutmaßlichen Schwierigkeiten beim Neuwagenverkauf nach Luxemburg untersucht.

---

<sup>16</sup> Siehe die selektiven Vertriebsverträge von **Skoda**, Anlage 2 im Schreiben von Skoda an die Wettbewerbsbehörde vom 7. November 2017, Artikel 1 Absatz 1 (« *Der Vertrieb neuer Kraftfahrzeuge der Marke Skoda erfolgt im Rahmen eines (...) selektiven Vertriebssystems (...)* ») und **VW**, Schreiben von VW und Skoda vom 5 Juni 2020, Anlage 2.

<sup>17</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 64.

#### 4.2.2 Bedingungen der Bonuszahlungen

35. Die genaue Höhe der Bonuszahlungen richtet sich dabei nach der Anzahl an Verkäufen eines Händlers. Wieviel einem Händler an Bonuszahlungen zusteht und welche Bedingungen erfüllt sein müssen ist in Richtlinien der Hersteller<sup>18</sup> festgehalten.
36. Zur Gewährung des Kundenbindungs- und Eroberungsbonus ist die Aufbewahrung verschiedener Unterlagen erforderlich, unter anderem die Zulassungsbescheinigung<sup>19</sup>.
37. Die Boni werden nur gewährt, wenn die in der Richtlinie vorgesehenen Unterlagen vom Händler vorgelegt werden können.
38. Unter anderem fordern die Hersteller die Zulassungsbescheinigung des verkauften Fahrzeugs, um sicher zu stellen, dass es sich um einen echten Verkauf und nicht um ein Scheingeschäft handelt<sup>20</sup>.
39. Die Zulassungsbescheinigung, ein europaweit harmonisiertes Dokument, ist ein offizieller Nachweis für die Identität des Käufers und die Durchführung des Verkaufs und gewährleistet somit die Zuverlässigkeit und Effektivität des Bonussystems innerhalb des selektiven Vertriebsnetzes.
40. Die Vergaberegeln für die Bonuszahlungen beinhalten keine Herkunftsangaben bezüglich der Zulassungsbescheinigung. Anders ausgedrückt, es ist nicht notwendig, dass ein Verkauf an einen in Deutschland ansässigen Kunden stattgefunden hat oder, dass es sich um eine deutsche Zulassung handelt.
41. Während der Untersuchung wurden insgesamt 15 Vertragshändler angeschrieben, wobei acht Antwortschreiben erhalten wurden und ausgewertet werden konnten<sup>21</sup>. Drei der angeschriebenen Händler geben an, Neuwagen auch an im Ausland ansässige Kunden zu verkaufen. Drei Händler machen grundsätzlich keine

---

<sup>18</sup> Für Volkswagen, siehe die Richtlinien 2017 im Anhang zum Schreiben von Volkswagen an die Wettbewerbsbehörde vom 25. Oktober 2017, Anlage 1. Für die Jahre 2013 bis 2020 (ausser 2017), siehe Schreiben von VW und Skoda vom 5. Juni 2020, Anlage 1 und 3. Für Skoda, siehe die Richtlinien in der Fassung von 2013, gültig von 2013 bis 2017, Anlage zum Schreiben von Skoda vom 7. November 2017. Für die 2018 und 2020 geänderten Richtlinien, siehe Anlage 3 zum Schreiben von VW und Skoda vom 5. Juni 2020.

<sup>19</sup> Anhang zum Händlervertrag zwischen Volkswagen AG und Vertragshändler: Richtlinie Kundenbindungs- und Eroberungsbonus, Strukturbonus, Vorführfahrzeugregelung, S.14 „Vorzuhaltende Unterlagen“. Siehe Punkt 2.7.4. der Richtlinien von Volkswagen für 2013. Dieser Wortlaut wurde in den Fassungen der Richtlinien für die anderen Jahre, die von dieser Entscheidung erfasst werden, nicht geändert. Siehe z.B. Skoda-Richtlinien 2018, Abschnitt XV Marge und Bonus, Punkt 1.

<sup>20</sup> Siehe hierzu die Stellungnahmen von Volkswagen und Skoda vom 14. August 2018 in Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Randnummern 29 und 31.

<sup>21</sup> Rn. 59 der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

„Exportgeschäfte“ (Autohaus Toepner, GL Leasing, VW Zentrum Aachen)<sup>22</sup>. GL-Leasing gab an, „vor einiger Zeit“ einseitig beschlossen zu haben, nicht mehr ins Ausland zu verkaufen. Die Gründe seien Schwierigkeiten im Bezug zur Mehrwertsteuer gewesen<sup>23</sup>.

42. Keiner der angeschriebenen Händler verweist auf offenkundige Maßnahmen der Hersteller, Verkäufe ins Ausland zu erschweren oder verhindern. Ein VW-Händler (VW Zentrum Aachen) lässt mitteilen: „Seitens der Volkswagen AG wurden weder durch direkte noch indirekte Maßnahmen Verkäufe ins Ausland verhindert oder erschwert“. „Der Kunde zahlt den vereinbarten Kaufpreis, lässt unserer Mandantin eine Kopie der Zulassungsbescheinigung und erhält im Gegenzug den Abholschein für die Selbstabholung im Werk“<sup>24</sup>.
43. Aus den Antworten mehrerer Händler (Autohaus Toepner, GL Leasing, Lademann, VW Zentrum Aachen, Dürkop) geht allerdings hervor, dass zur Beantragung der Verkaufsrabatte oder –Boni beim Hersteller eine Zulassungsbescheinigung des Neufahrzeuges notwendig sei. In zwei Fällen (Dürkop und Autohaus Toepner) sind die Händler zudem der Ansicht, dass es sich dabei um eine deutsche Zulassungsbescheinigung handele<sup>25</sup>, was die Mitteilung der Beschwerdepunkte als Missverständnis bezeichnet hat<sup>26</sup>. Einer der zwei Händler, namentlich Dürkop, war nicht Empfänger der Mitteilung der Beschwerdepunkte und verkauft des weiteren weder Autos der Marken VW oder Skoda<sup>27</sup>.
44. Ein Vertragshändler im Besonderen, das Autohaus Toepner, welches ausschließlich Autos der Marke Skoda vertreibt, gab an, keine Verkäufe nach Luxemburg oder außerhalb Deutschlands zu tätigen, „da es hierfür einen eigenen Importeur seitens Skoda Auto für die jeweiligen belieferten Länder gäbe“<sup>28</sup>. „Die vom Hersteller gewährten Prämien würden zudem ausschließlich bei einer Erstzulassung in Deutschland gewährt“<sup>29</sup>. Jedoch hat kein anderer Händler die

---

<sup>22</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn 60.

<sup>23</sup> Stellungnahme der GL-Leasing zur Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn 2.

<sup>24</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 61.

<sup>25</sup> Dabei handelt es sich um Dürkop, dessen Antwort vom 18. Oktober 2016 auf das Auskunftersuchen der Wettbewerbsbehörde in der Mitteilung der Beschwerdepunkte unter Fußnote 37 zitiert wird, und Autohaus Toepner, Antwort vom 11. Oktober 2016 auf das Auskunftersuchen der Wettbewerbsbehörde, Antwort auf Frage 11. Siehe auch Mitteilung der Beschwerdepunkte unter Rn. 63.

<sup>26</sup> Abschnitt 4.2.1. der Mitteilung der Beschwerdepunkte.

<sup>27</sup> Siehe die Antworten von Dürkop vom 18. Oktober 2016 auf das Auskunftersuchen der Wettbewerbsbehörde, Antwort auf Frage 7.

<sup>28</sup> Rn. 63 der Mitteilung der Beschwerdepunkte und Stellungnahme von Autohaus Toepner vom 11. Oktober 2016, Rn. 3.

<sup>29</sup> Rn. 63 der Mitteilung der Beschwerdepunkte und Stellungnahme von Autohaus Toepner vom 11. Oktober 2016, Rn. 11.

Aussagen von Autohaus Toepner<sup>30</sup> bezüglich einer *deutschen* Zulassungsbescheinigung bestätigt.

45. Schließlich, hat das Autohaus Toepner, in seiner Stellungnahme auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 10. August 2018, seine vorherigen Aussagen revidiert. Die Antworten auf das Auskunftsschreiben seien von einem Angestellten getätigt worden, welcher nicht hinreichend über die vertraglichen Vereinbarungen zwischen Toepner und Skoda informiert sei<sup>31</sup>. Darüber hinaus hat das Autohaus Toepner, in der selben Stellungnahme, angegeben, dass keine *deutsche* Zulassungsbescheinigung erforderlich sei<sup>32</sup>.

## 5 Beschwerdepunkte in der Mitteilung von 9. Mai 2018

46. Am 9. Mai 2018 übermittelte der ernannte Berater eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an die betroffenen, in Abschnitt 2 dieser Entscheidung angeführten, Unternehmen.
47. Bei den Händlern bzw. Wiederverkäufern, an die die Beschwerdepunkte gerichtet wurden, handelte es sich um diejenigen, die auf die ihnen im Rahmen der Untersuchung zugesandten Auskunftersuchen<sup>33</sup> geantwortet haben, und die darüber hinaus angaben, nicht ins Ausland zu verkaufen.
48. Bezüglich der Hersteller, belieferten einzig Volkswagen und Skoda besagte Verkäufer. In Folge dessen wurden an jene beiden Hersteller, welche zum selben Konzern gehören, Beschwerdepunkte in vorliegender Sache gerichtet.
49. Diesen wurde darin vorgeworfen, durch die in den Bonusrichtlinien der Volkswagen AG bzw. in den Richtlinien Verkauf der Skoda Auto Deutschland GmbH vorgesehene Bindung diverser Vertriebsboni an die Vorlage einer Zulassungsbescheinigung, sowie durch die Akzeptanz dieser Bindung, eine Vereinbarung getroffen zu haben, die den Verkauf von Neuwagen an im Ausland, und im Besonderen in Luxemburg, ansässige Endkunden erschwert.
50. Laut der Mitteilung der Beschwerdepunkte wird eine derartige Bindung von den Vertragshändlern dahingehend missverstanden, dass es sich um eine deutsche

---

<sup>30</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 59 und 63.

<sup>31</sup> Siehe Aussage von Autohaus Toepner in der Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 10. August 2018, Rn. 4..

<sup>32</sup> Siehe Aussage von Autohaus Toepner in der Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 10. August 2018, Rn. 6.

<sup>33</sup> Ursprünglich waren es laut der Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 17, etwa 15 Händler.

Zulassungsbescheinigung handeln müsse, oder führt zu einem kosten- und zeitaufwändigen administrativen Mehraufwand für den Händler bei Verkäufen an im Ausland ansässige Kunden<sup>34</sup>.

51. Diese Vereinbarung wirke sich negativ auf Exportverkäufe aus, stelle daher eine „Einschränkung der Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts“ und somit einen Verstoß gegen geltendes luxemburgisches und europäisches Kartellrecht nach Art. 3 des Wettbewerbsgesetzes und 101 AEUV dar<sup>35</sup>.
52. In der Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde daher, gemäß Art. 11 des Wettbewerbsgesetzes, beantragt, die betroffenen Unternehmen zu verpflichten, auf die Bindung von jeglichen Vertriebsboni an die Vorlage einer Zulassungsbescheinigung zu verzichten und diese aus ihren Vereinbarungen zu streichen<sup>36</sup>.
53. Auf die Empfehlung einer Geldbuße wurde verzichtet<sup>37</sup>.
54. In der vorliegenden Entscheidung werden im Folgenden die rechtlichen Aspekte der fraglichen, von VW und Skoda gewährten, Bonusmaßnahmen analysiert.

## 6 Rechtliche Würdigung

55. Zusammengefasst lautet der Wettbewerbsbehörde vorliegende Frage, ob die Hindernisse für den Export von Neuwagen aus Deutschland das Ergebnis von Praktiken sind, die unter das Kartellverbot fallen.

### 6.1 Anwendbares Recht

#### 6.1.1 Das Wettbewerbsgesetz

56. Gemäß Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes:

*„Vereinbarungen, Beschlüsse oder abgestimmte Verhaltensweisen, die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels verboten sind, sind nichtig.*

*Unternehmensvereinbarungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs auf einem*

---

<sup>34</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 99.

<sup>35</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 100.

<sup>36</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 101.

<sup>37</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 102.

*Markt bezwecken oder bewirken, sind verboten, insbesondere solche, die darin bestehen:*

- 1) Einkaufs- oder Verkaufspreise oder andere Handelsbedingungen direkt oder indirekt zu fixieren;*
  - 2) Die Produktion, Märkte, technische Entwicklung oder Investitionen zu begrenzen oder zu kontrollieren;*
  - 3) Märkte oder Bezugsquellen aufzuteilen;*
  - 4) Ungleiche Bedingungen auf gleichwertige Transaktionen mit anderen Handelspartnern anzuwenden und sich dadurch im Wettbewerb zu benachteiligen;*
  - 5) Den Abschluss von Verträgen von der Annahme zusätzlicher Leistungen durch die Partner abhängig zu machen, die ihrer Art nach oder nach den Gepflogenheiten des Handels keinen Zusammenhang mit dem Vertragsgegenstand haben<sup>38</sup>.“*
57. Wie von der Mitteilung der Beschwerdepunkte in Randnummer 39 hervorgehoben, wendet die Wettbewerbsbehörde Art. 3 (Verbot von wettbewerbsbeschränkenden Abmachungen) des Wettbewerbsgesetzes auch dann an, wenn die Auswirkungen eines Tatbestandes Luxemburg betreffen, dieser selbst aber ausschließlich im Ausland stattgefunden hat<sup>39</sup>.

### **6.1.2 Artikel 101, Absatz 1 AEUV und die Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels**

58. Artikel 101, Absatz 1 AEUV ist ähnlich formuliert wie Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes. Der Unterschied liegt vor allem darin, dass die Anwendung des Artikel 101 AEUV von einer Beeinträchtigung der Handels zwischen Mitgliedstaaten abhängig ist<sup>40</sup>.
59. Gemäß Artikel 3, Absatz 1 der Verordnung 1/2003 zur Durchführung der Wettbewerbsregeln durch nationale Behörden, wie die luxemburgische Wettbewerbsbehörde,

---

<sup>38</sup> Wir übersetzen. Nur die veröffentlichte französische Version ist authentisch, Siehe [loi-du-23-octobre-2011-relative-a-la-concurrence-version-coordonnee-du-4-avril-2017.pdf \(public.lu\)](#)

<sup>39</sup> Siehe Urteil des EuGH vom 27. September 1988, *A. Ahlström Osakeyhtiö und andere gegen Kommission*, Verbundene Rechtsachen 89, 104, 114, 116, 117, 125-129/85, ECLI:EU:C:1988:447, Rn. 142.

<sup>40</sup> Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 40.

*„Wenden die Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten oder einzelstaatliche Gerichte das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht auf Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Sinne des Artikels 81<sup>41</sup>, Absatz 1 des Vertrags an, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne dieser Bestimmung beeinträchtigen können, so wenden sie auch Artikel 81 des Vertrags auf diese Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen an“.*

### **6.1.2.1 Artikel 101, Absätze 1 und 2 AEUV**

60. Gemäß Artikel 101, Absatz 1 AEUV:

*„Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten sind alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezwecken oder bewirken, insbesondere*

*a) die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen;*

*b) die Einschränkung oder Kontrolle der Erzeugung, des Absatzes, der technischen Entwicklung oder der Investitionen;*

*c) die Aufteilung der Märkte oder Versorgungsquellen;*

*d) die Anwendung unterschiedlicher Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden;*

*e) die an den Abschluss von Verträgen geknüpfte Bedingung, dass die Vertragspartner zusätzliche Leistungen annehmen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zum Vertragsgegenstand stehen“.*

61. Artikel 101, Absatz 2 AEUV besagt:

*„Die nach diesem Artikel verbotenen Vereinbarungen oder Beschlüsse sind nichtig“.*

---

<sup>41</sup> Frühere Nummerierung von Artikel 101, Absatz 1 AEUV.



### 6.1.2.2 Die Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels

62. Artikel 101, Absatz 1 AEUV bezieht sich auf Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen, die die Verwirklichung des Binnenmarktes beeinträchtigen können, indem sie die nationalen Märkte aufteilen oder die Wettbewerbsstruktur im Binnenmarkt beeinträchtigen<sup>42</sup>.
63. Der Gerichtshof der Europäischen Union (nachfolgend „der Gerichtshof“) hat entschieden, dass Vereinbarungen, die ein selektives Vertriebssystem darstellen, zwangsläufig den Wettbewerb im Binnenmarkt beeinflussen<sup>43</sup>.
64. In vorliegender Sache decken die selektiven Vertriebssysteme von Volkswagen und Skoda zumindest einen großen Teil des Europäischen Wirtschaftsraums („EWR“) ab. Außerdem könnten die fraglichen Praktiken, wie in Randnummer 41 der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegt, ihrem Wesen nach, da sie grenzüberschreitende Käufe verhindern würden, durchaus eine Beschränkung des Handels zwischen Mitgliedstaaten bewirken.
65. Da sie zwei große Pkw-Vertriebsnetze betreffen, die zum selben Konzern, nämlich Volkswagen<sup>44</sup>, gehören, dürften sie ein Mindestmaß an grenzüberschreitenden Auswirkungen haben. Die Wettbewerbsbehörde ist daher der Ansicht, dass die Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels spürbar ist.
66. Zusammenfassend ist festzustellen, dass Artikel 101 Absatz 1 AEUV anwendbar ist, da die fraglichen Maßnahmen geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinträchtigen.

## 6.2 Räumlich und sachlich relevanter Markt

67. Bei der von dieser Entscheidung betroffenen Waren handelt es sich um Neuwagen, die von Volkswagen und Skoda hergestellt und über ihre Vertriebsnetzwerke auf dem Gebiet der Europäischen Union verkauft werden.
68. In der Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde zunächst in Randnummer 29 zu Recht darauf hingewiesen, dass die Marktabgrenzung in Bezug auf die

---

<sup>42</sup> Siehe die Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 6. juli 2000, *Volkswagen v Kommission*, T-62/98, EU:T:2000:180, Rn. 179 und vom Gerichtshof der Europäischen Union vom 28 April 1998, *Javico*, C-306/96, ECLI:EU:C:1998:173, Rn. 13 und 14.

<sup>43</sup> Urteil des EuGH vom 25 October 1983, *AEG v Kommission*, C-107/82, EU:C:1983:293, Rn. 33.

<sup>44</sup> Laut Rn. 38 der Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der der VW-Geschäftsbericht 2016 zitiert wird (European Automobile Manufacturers Association: New Passenger Car Registrations by Market), hatte Volkswagen im Jahr 2016 einen Marktanteil von 23 % in der Europäischen Union.

Vertriebskanäle unnötig sei, da die untersuchten Wettbewerbsbeschränkungen sowohl den Online-Vertrieb als auch den Autohausvertrieb betreffen. In der Folge wurde unter Randnummer 37 der Mitteilung der Beschwerdepunkte der relevante Markt als derjenige für Neuwagen in der Europäischen Union definiert.

69. Wie der Gerichtshof festgestellt hat, hat die Definition des relevanten Marktes gemäß Artikel 85, Absatz 1 des Vertrags [jetzt Artikel 101, Absatz 1 AEUV] ausschließlich den Zweck, festzustellen, ob die fragliche Vereinbarung, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet ist und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezweckt oder bewirkt<sup>45</sup>.
70. Das Gericht der Europäischen Union (nachfolgend « das Gericht ») hat überdies klargestellt, dass in einer Entscheidung nach Art. 101 AEUV nur dann eine Marktabgrenzung vorgenommen werden muss: *« wenn ohne eine solche Abgrenzung nicht bestimmt werden kann, ob die Vereinbarung, der Beschluss der Unternehmensvereinigung oder die abgestimmte Verhaltensweise, um die es geht, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet ist und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Markts bezweckt oder bewirkt »*<sup>46</sup>.
71. Im vorliegenden Fall ist eine detaillierte Analyse des sachlich und räumlich relevanten Marktes nicht erforderlich, da sie unabhängig von der gewählten Abgrenzung keinen Einfluss auf die rechtliche Bewertung der in Frage stehenden Praktiken hat.
72. Wie in Randnummer 38 der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegt, ist zu beachten dass auf diesem Markt für Neuwagen in der Europäischen Union, der Volkswagen-Konzern 2016 insgesamt 3,4 Millionen PKW verkauft<sup>47</sup> hat, was, bezogen auf die Absatzzahlen, einem Marktanteil von 23% entspricht.

### 6.3 Der Begriff des Unternehmens

73. Artikel 101, Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes sind auf Unternehmen und Unternehmensvereinigungen anwendbar<sup>48</sup>. Der Begriff

---

<sup>45</sup> Siehe den Beschluss des Gerichtshofes vom 16. Januar 2006, *Adriatica di Navigazione SpA/Kommission*, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105, Rn. 31.

<sup>46</sup> Siehe das Urteil des Gerichts vom 12. September 2007, *Prym et Prym Consumer / Kommission*, T-30/05, ECLI:EU:T:2007:267, Rn. 86.

<sup>47</sup> Jahresbericht 2016, S.22 u. 107.

<sup>48</sup> Siehe das Urteil des Gerichtshofes vom 3. März 2011, *AG2R Prévoyance*, C-437/09, EU:C:2011:112, Rn. 40.

„Unternehmen“ umfasst jede Einheit, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung<sup>49</sup>.

74. Im vorliegenden Fall üben die Unternehmen, an die die Beschwerdepunkte gerichtet sind, wirtschaftliche Tätigkeiten aus und sind daher Unternehmen im Sinne von Artikel 101 Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes.
75. Laut ständiger europäischer Rechtsprechung gehören die VW AG und die Skoda Auto Deutschland GmbH demselben Unternehmen im Sinne des Kartellrechts an<sup>50</sup>.

#### **6.4 Dauer der untersuchten Praktiken**

76. Der Zeitraum der angeblichen Verstöße beginnt am 14. Januar 2013, dem Tag an dem die erste E-Mail eines Portals an einen Kunden gesendet wurde und die der Wettbewerbsbehörde vorgelegt wurde<sup>51</sup>, und endet am Tag der Annahme der vorliegenden Entscheidung, denn die Richtlinien der Hersteller sind weiterhin in Kraft.

#### **6.5 Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen**

77. Artikel 101 Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes sind auf Vereinbarungen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Unternehmen anwendbar.
78. Für das Vorliegen einer Vereinbarung oder einer abgestimmten Verhaltensweise reicht es insbesondere aus, dass mindestens zwei Unternehmen ihre gemeinsame Absicht bekundet haben, sich auf dem Markt in einer bestimmten Weise zu verhalten<sup>52</sup>. Umgekehrt sind Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes und Artikel 101(1) AEUV nicht auf einseitige Praktiken anwendbar.
79. Dementsprechend fällt eine Maßnahme, wie z.B. die einseitige Entscheidung eines Händlers, nicht ins Ausland zu verkaufen, nicht unter das Kartellverbot.
80. Im vorliegenden Fall sind die einzigen angeblichen Praktiken, die unter das Kartellverbot fallen könnten, wie in Randnummer 84 der Beschwerdepunkte

---

<sup>49</sup> Siehe das Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 2006, *Federación Española de Empresas de Tecnología Sanitaria (FENIN) gegen Kommission*, C-205/03P, ECLI:EU:C:2006:453, Rn. 25.

<sup>50</sup> Wie von der Mitteilung der Beschwerdepunkte in Rn. 10 hervorgehoben.

<sup>51</sup> Siehe Abschnitt 3 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>52</sup> Urteil des Gerichtshofes 11. Januar 1990, *Sandoz Prodotti Farmaceutici gegen Kommission*, C-277/87, EU:C:1990:6, Rn. 13; Urteil des Gerichts vom 26. Oktober 2000, *Bayer gegen Kommission*, T-41/96, EU:T:2000:242, Rn. 67 und 173.

dargelegt, die Regeln für die Gewährung von Boni, wie sie sich aus den Händlerverträgen zwischen Volkswagen und Skoda einerseits und ihren Vertragshändlern andererseits ergeben. Diese Regeln, die in Abschnitt 4.2.2. dieser Entscheidung näher erläutert werden, sehen vor, dass Boni nur unter der Bedingung gewährt werden dürfen, dass der Händler dem Hersteller einen Nachweis über die Zulassung des Fahrzeugs, nämlich eine Kopie der Zulassungsbescheinigung, vorlegt.

81. Diese Maßnahmen sind in den zwischen Volkswagen und Skoda mit ihren Händlern abgeschlossenen selektiven Vertriebsverträgen beigefügten Richtlinien festgelegt. Wie in Punkt 4.2.2. dieser Entscheidung erläutert, sollen sie durch ein offizielles, in der gesamten Europäischen Union einheitliches Dokument, wie die Zulassungsbescheinigung sicherstellen, dass der Verkauf an den Endkunden abgeschlossen ist und der Händler Anspruch auf eine Bonuszahlung durch den Hersteller hat.
82. Dies sind keine einseitigen Maßnahmen, sondern Teil der selektiven Vertriebsverträge zwischen Volkswagen und Skoda einerseits und ihren Händlern andererseits.
83. Nach ständiger Rechtsprechung<sup>53</sup> ist dies ausreichend, um sie als Vereinbarung im Sinne von Artikel 101, Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes zu betrachten.

## 6.6 Prüfung des wettbewerbswidrigen Charakters

### 6.6.1 Die selektiven Vertriebsverträge von Volkswagen und Skoda

84. Der Gerichtshof hat bereits festgestellt, dass die Organisation eines selektiven Vertriebsnetzwerks nicht unter das Verbot in Art. 101, Abs. 1 AEUV fällt, sofern die Auswahl der Wiederverkäufer anhand objektiver Gesichtspunkte qualitativer Art erfolgt, die einheitlich für alle in Betracht kommenden Wiederverkäufer festgelegt und ohne Diskriminierung angewendet werden, sofern die Eigenschaften des fraglichen Erzeugnisses zur Wahrung seiner Qualität und zur Gewährleistung seines richtigen Gebrauchs ein solches Vertriebsnetz erfordern und sofern die festgelegten Kriterien schließlich nicht über das erforderliche Maß hinausgehen<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Siehe in diesem Sinne, die Urteile des Gerichtshofes vom 25. Oktober 1983, *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG gegen Kommission*, 107/82, ECLI:EU:C:1983:293, Rn. 38 und vom 24. Oktober 1995, *Bayerische Motorenwerke AG et ALD Auto-Leasing D GmbH*, C-70/93, ECLI:EU:C:1995:344, Rn. 16 ff.

<sup>54</sup> Siehe in diesem Sinne das Urteil des Gerichtshofes vom 13. Oktober 2011, *Pierre Fabre Dermo-Cosmétique*, C-439/09, EU:C:2011:649, Rn. 41 und das Urteil des Gerichtshofes vom 6. Dezember 2017, *Coty Germany*, C-230/16, ECLI:EU:C:2017:941, Rn. 36.

85. In der Rechtsprechung des Gerichtshofes wurde in der Tat anerkannt, dass selbst wenn ein selektives Vertriebssystem den Wettbewerb im Binnenmarkt zwangsläufig beeinflusst, es legitime Erfordernisse gibt, wie z. B. die Aufrechterhaltung eines spezialisierten Handels, der in der Lage ist, spezifische Dienstleistungen für Produkte von hoher Qualität und technischer Beschaffenheit zu erbringen, die eine Einschränkung des Preiswettbewerbs zugunsten eines Wettbewerbs aufgrund von anderen Faktoren als dem Preis rechtfertigen.
86. Selektive Vertriebssysteme stellen daher aufgrund der Tatsache, dass sie auf ein zulässiges Ergebnis abzielen, das geeignet ist, den Wettbewerb zu fördern, wenn dieser nicht allein auf dem Preis beruht, ein Element des Wettbewerbs im Sinne von Art. 101, Abs. 1 AEUV dar.<sup>55</sup>
87. In vorliegender Sache wurde nicht bestritten, dass die selektiven Vertriebsverträge von Volkswagen und Skoda, die seit mindestens 2003 bestehen<sup>56</sup>, die vorgenannten Voraussetzungen erfüllen. Sie fallen daher *a priori* nicht unter die Verbote der Art. 101, Abs. 1 AEUV und Art. 3 des Wettbewerbsgesetzes.
88. Anschließend sind die Maßnahmen, deren wettbewerbswidriger Charakter in Frage steht, nämlich die in den Richtlinien von Volkswagen/Skoda enthaltenen Bestimmungen zur Vergabe von Bonuszahlungen an die Händler, genauer zu untersuchen.

## **6.6.2 Die Regeln zur Bonusvergabe an Vertragshändler**

89. Wie in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargelegt, scheint die Forderung einer Zulassungsbescheinigung, um die Wahrhaftigkeit eines Verkaufes zu belegen, Exportgeschäfte zu erschweren<sup>57</sup>. Es ist daher zu untersuchen, inwieweit diese vom Hersteller vorgegebene Regelung einen wettbewerbswidrigen Zweck und / oder eine wettbewerbswidrige Wirkung hat.

### **6.6.2.1 Das Nichtvorliegen eines wettbewerbswidrigen Zweckes.**

90. Nach den Richtlinien im Anhang der selektiven Vertriebsverträge dürfen Volkswagen und Skoda ihren Händlern Bonuszahlungen nur unter der Bedingung gewähren, dass diese Händler Volkswagen und Skoda für jeden getätigten Verkauf eine Kopie der Zulassungsbescheinigung verlegen.

---

<sup>55</sup> Siehe in diesem Sinne das Urteil des Gerichtshofes vom 25. Oktober 1983, *AEG gegen Commission*, C-107/82, EU:C:1983:293, Rn. 33.

<sup>56</sup> Siehe Artikel 16 der Vertriebsvereinbarungen von Volkswagen und Skoda.

<sup>57</sup> Siehe Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 72 ff.

91. Wie in Abschnitt 4.2.2. beschrieben, verlangen die Richtlinien an sich, weder eine deutsche Zulassungsbescheinigung, einen Verkauf innerhalb Deutschlands, noch eine andere, ähnliche Anforderung.
92. Außerdem wurde das Verlangen einer Zulassungsbescheinigung dadurch begründet, dass ein offizielles Dokument, da es ausreichend vertrauenswürdig ist, nötig sei, um einen Verkauf an einen Endkunden zu belegen. Dies erlaubt es überdies, die Verlässlichkeit und Wirksamkeit des Bonussystems sicherzustellen.
93. In Anbetracht dessen, können die Regeln zur Bonusvergabe, so wie sie sich aus den Richtlinien von Volkswagen und Skoda ergeben, als Nebenabrede angesehen werden. Dies, in dem Sinne, dass sie unmittelbar mit dem Bonussystem innerhalb der betreffenden selektiven Vertriebssysteme verbunden, notwendig und angemessen sind. Da die betreffenden Vertriebsvereinbarungen *a priori* weder eine Wettbewerbsbeschränkung bezwecken noch bewirken, würden auch die mit ihnen einhergehenden Nebenabreden, im Sinne der Leitlinien der Europäischen Kommission (im Folgenden „die Kommission“) zur Anwendung von Artikel 81, Absatz 3 EG-Vertrag [jetzt Artikel 101, Absatz 1]<sup>58</sup>, *a priori* nicht unter Artikel 101, Absatz 1 AEUV fallen.<sup>59</sup>
94. Wie in Abschnitt 4.1. dieser Entscheidung berichtet, hat jedoch nur ein Portal, Intercar24.de, angegeben, dass die „Hersteller“ von ihren Händlern generell eine deutsche Zulassungsbescheinigung verlangen würden, und dass diese Anforderung mündlich gestellt würde:

*„Diverse Maßnahmen wurden jedoch nach des ersten Strafzahlungen durch BMW oder Opel an die Europäische Union, jetzt **nicht mehr schriftlich, sondern in persönlichen Gesprächen**<sup>60</sup> publiziert“<sup>61</sup>.*

95. Eine solche Forderung, falls sie nachgewiesen würde, hätte zweifelsohne einen wettbewerbswidrigen Zweck, da sie von ihrer Natur aus darauf abzielen würde, den Verkauf von Neuwagen außerhalb Deutschlands einzuschränken, und einen Gebietsschutz für die betroffenen selektiven Händler zu schaffen. Dennoch ist die obige Aussage die Angabe eines einzelnen Portals (Intercar24.de). Außerdem ist sie sehr allgemein gehalten, bezieht sich nicht speziell auf Volkswagen oder Skoda und wurde nicht bestätigt. Einige Portale haben stattdessen auf die Händler als

---

<sup>58</sup> Bekanntmachung der Kommission, Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81, Absatz 3 EG-Vertrag, Amstblatt C101 vom 27. April 2004, S. 97, Rn. 17 ff.

<sup>59</sup> Siehe in diesem Sinne Rn. 29 der Leitlinien der Kommission und die zitierte Rechtsprechung. Siehe insbesondere das Urteil des Gerichts vom 18. September 2001, *Métropole television (M6)*, T-112/99, Rn. 104 ff.

<sup>60</sup> *Wir heben hervor.*

<sup>61</sup> Siehe Rn. 27 der vorliegenden Entscheidung.

Ursprung der Schwierigkeiten verwiesen, ohne jedoch darauf hinzuweisen, dass die Händler damit Anweisungen der Hersteller, und insbesondere von Volkswagen/Skoda, umsetzen würden. Andere Faktoren<sup>62</sup> wie die Sprache oder Unterschiede in den Rechts- und Steuersystemen wurden ebenfalls als Gründe für Exportschwierigkeiten angeführt.

96. Zwar hatte ein Händler, das Autohaus Toepner, das die Marke Skoda, aber nicht Volkswagen vertreibt, zunächst behauptet, dass eine deutsche Zulassungsbescheinigung vom Hersteller erforderlich sei, um den Bonus erhalten zu können<sup>63</sup>. Allerdings, und wie bereits dargelegt, hat dieser Händler seine Aussage zurückgenommen<sup>64</sup>.
97. Schließlich finden sich in den Verfahrensakten keine weiteren schlüssigen Anhaltspunkte dafür, dass Volkswagen und / oder Skoda von ihren Händlern tatsächlich den Nachweis einer deutschen Zulassung verlangt, den endgültigen Bestimmungsort der Fahrzeuge überprüft, von den Händlern diesbezüglich ein bestimmtes Verhalten verlangt, ein Ausfuhrverbot verhängt oder die Bonuszahlung bei einer Zulassung außerhalb Deutschlands gekürzt oder gestrichen hätten.
98. Folglich gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass Volkswagen / Skoda eine Anforderung mit einem wettbewerbswidrigen Zweck mündlich an seine Händler gerichtet hätte.
99. Aus alledem folgt, dass die fraglichen Maßnahmen, die Bonusregelungen, wie sie sich aus den Hersteller-Richtlinien ergeben, keinen wettbewerbswidrigen Zweck haben. Es ist nun notwendig, deren Auswirkungen zu analysieren.

### **6.6.2.2 Keine spürbare wettbewerbswidrige Wirkung**

100. Was ihre angeblich wettbewerbsbeschränkende Wirkung angeht, so obliegt es der Wettbewerbsbehörde, im Einklang mit einer ständigen Rechtsprechung, hinreichend genaue und schlüssige Beweise dafür zusammenzutragen, dass die angebliche Zuwiderhandlung eine spürbare<sup>65</sup> tatsächliche oder potenzielle wettbewerbswidrige Wirkung hatte<sup>66</sup>.

---

<sup>62</sup> Siehe z.B. die Ausführungen von meinAuto.de in Rn. 26 dieser Entscheidung.

<sup>63</sup> Siehe Rn. 43 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>64</sup> Siehe Rn. 45 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>65</sup> Zum Erfordernis der Spürbarkeit, siehe das Urteil des Gerichtshofes vom 13. Dezember 2012, Expedia, C-226/11, ECLI:EU:C:2012, Rn 16 und 17.

<sup>66</sup> Siehe das Urteil des Gerichts vom 12. Juli 2019, Sony Optiarc, Inc. und Sony Optiarc America, Inc./Kommission, T-763/15, ECLI:EU:T:2019:517, Rn. 41 ff.

101. Wie unter Randnummer 93 dargelegt, fallen die Bonusregeln als solche und in der Form, wie sie in den Hersteller-Richtlinien formuliert sind, prinzipiell nicht unter Art. 101, Abs. 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes, da sie im Sinne der Leitlinien der Kommission zur Anwendung von Artikel 81, Absatz 3 EG-Vertrag [jetzt Art. 101, Abs. 3 AEUV] als Nebenabreden zu den Vereinbarungen, in die sie eingebettet sind, angesehen werden können, die ihrerseits von vornherein keinen wettbewerbswidrigen Zweck oder keine wettbewerbswidrige Wirkung haben.
102. Die in Abschnitt 4.2.2. dieser Entscheidung dargelegten Fakten könnten jedoch darauf hindeuten, dass die Bonusregelungen aufgrund von Missverständnissen einiger Händler hinsichtlich ihrer Auslegung zu einer Beschränkung der Fahrzeugexporte geführt haben könnten. Wie in der Mitteilung der Beschwerdepunkte hervorgehoben, ergäbe sich dieses Missverständnis aus der Tatsache, dass: *„wird ein Auto für Zulassung in Deutschland verkauft, ist es in der Tat für den Händler ein Leichtes, eine Kopie der Zulassungsbescheinigung zu bekommen, wird der Wagen in der Regel doch vom Händler selbst für den Kunden bei der Zulassungsbehörde angemeldet. Aus der Warte des Händlers ergibt sich daher offensichtlich die Sichtweise, dass es sich hier um eine deutsche Bescheinigung handeln muss“*<sup>67</sup>.
103. Die beschränkende Wirkung der Bonusregelungen ergäbe sich demnach durch den Umstand, dass manche Händler sie, fälschlicherweise, dahingehend missverstanden haben, dass eine deutsche Zulassungsbescheinigung erforderlich sei. Und dies, obwohl die Bonusregelungen keine Angaben zur Herkunft der Bescheinigung enthalten. Darüber hinaus haben diese Händler, trotz ihrem zu erwartenden geschäftlichen Interesses an Verkäufen ins Ausland, keine Bestätigung oder Dementi vom Hersteller eingeholt.<sup>68</sup> Geht man schließlich davon aus, dass es sich tatsächlich um ein Missverständnis handelt, so war nach den vorliegenden Informationen nur einer der Händler, an den die Mitteilung der Beschwerdepunkte gerichtet war, nämlich das Autohaus Toepner, von diesem Missverständnis betroffen<sup>69</sup>. In seiner Stellungnahme auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte zog der Händler jedoch seine ursprünglichen Aussagen zurück<sup>70</sup>.
104. Andererseits, und das hat vor allem ein Portal, MeinAuto.de, vorgebracht<sup>71</sup>, lassen sich Exportschwierigkeiten auch durch andere Faktoren erklären, wie z.B.

---

<sup>67</sup> Siehe die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 71.

<sup>68</sup> Siehe die Mitteilung der Beschwerdepunkte.

<sup>69</sup> Siehe Rn. 43 und 45 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>70</sup> Siehe Rn. 45 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>71</sup> Siehe Rn. 26 der vorliegenden Entscheidung.



Sprachbarrieren und ungewohnte Rechtsfragen<sup>72</sup>. Die Mitteilung der Beschwerdepunkte erwähnte ihrerseits ebenfalls administrative Hindernisse in Bezug auf eine Zulassung im Ausland, welche die ausbleibenden Auslandsverkäufe der Händler erklären können, selbst wenn die Bonusregelungen sie nicht daran hindern<sup>73</sup>. Wie in Abschnitt 4 der vorliegenden Entscheidung aufgezeigt, erklärte GL-Leasing in seiner Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte, dass es aufgrund von Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Mehrwertsteuer „vor einiger Zeit“ einseitig beschlossen habe, nicht mehr ins Ausland zu verkaufen<sup>74</sup>. Schließlich haben mehrere Händler während der Ermittlung angegeben, dass sie auch ins Ausland verkaufen und, dass diese Exporte durch nichts verhindert würden<sup>75</sup>.

105. In Ermangelung präziser und schlüssiger Beweise, wie in der Rechtsprechung gefordert, kann daher nicht hinreichend festgestellt werden, dass in diesem Fall eine spürbare wettbewerbswidrige Wirkung eingetreten wäre.
106. In Anbetracht all dessen fallen die analysierten Maßnahmen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 101, Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes.

---

<sup>72</sup> Zum Prinzip der alternativen Erklärung siehe z. B. das Urteil des Gerichtshofes vom 28. März 1984, Compagnie royale asturienne des mines SA eund Rheinzink GmbH gegen Kommission, verbundene Rechtsachen 29/83 und 30/83, ECLI:EU:C:1984:130, Rn. 16.

<sup>73</sup> Siehe die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Rn. 72 eund 73.

<sup>74</sup> Siehe Rn. 41 und 42 der vorliegenden Entscheidung.

<sup>75</sup> Siehe Rn. 41 und 42 der vorliegenden Entscheidung.

## 7 Schlussfolgerung

107. Die untersuchten Praktiken fallen nicht unter das Verbot gemäß Artikel 101, Absatz 1 AEUV und Artikel 3 des Wettbewerbsgesetzes.


108. Die Wettbewerbsbehörde ist daher der Ansicht, dass es keinen Handlungsbedarf gibt.

Die Wettbewerbsbehörde fasst folgenden Beschluss:

### Einziges Artikel

Die Wettbewerbsbehörde stellt diesen Fall ohne weitere Maßnahmen ein.

So wurde in Luxemburg beraten und einstimmig beschlossen, am 8. Juni 2021.



Agnès GERMAIN  
*Beraterin*



Pierre CALMES  
*stellvertretender Berater*



Christiane JUNCK  
*stellvertretende Beraterin*

### Angabe der Rechtsmittel

Gemäß Artikel 28 des geänderten Wettbewerbsgesetzes vom 23. Oktober 2011 kann Einspruch gegen diese Entscheidung vor dem Verwaltungsgericht erhoben werden.

Gemäß dem geänderten Gesetz vom 21. Juni 1999 zur Festlegung der Regeln der Verfahren vor den Verwaltungsgerichten, wird Einspruch mittels Antrag von einem Anwalt der Liste 1 von der Liste der Anwaltskammer eingereicht. Die Einspruchsfrist beträgt drei Monate ab der Zustellung der vorliegenden Entscheidung.