

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Mai 2010 zur Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 308649 - vom 27. Mai 2010. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 5. Mai 2010 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Mai 2010 zur Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf Artikel 3 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union, Artikel 101 Absätze 1 und 3, Artikel 103 Absatz 1 und Artikel 105 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“),
- unter Hinweis auf die 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 Verhaltensweisen¹,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 86/653/EWG des Rates vom 18. Dezember 1986 zur Koordinierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die selbständigen Handelsvertreter²,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 2790/1999 der Kommission vom 22. Dezember 1999 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen³ (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, im Folgenden „aktuelle AGVO“),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor⁴ (Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor, im Folgenden „aktuelle Kfz-GVO“),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro V und Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge⁵ sowie auf die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge⁶,
- in Kenntnis des Vorschlags für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen (die neue Allgemeine

¹ ABl. 36 vom 6.3.1965, S. 533.

² ABl. L 382 vom 31.12.1986, S. 17

³ ABl. L 336 vom 29.12.1999, S. 21.

⁴ ABl. L 203 vom 1.8.2002, S. 30.

⁵ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

⁶ ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.

Gruppenfreistellungsverordnung, im Folgenden „neue AGVO“), der am 28. Juli 2009 zur Konsultation auf der Website der Kommission veröffentlicht wurde,

- in Kenntnis des Vorschlags für eine Verordnung der Kommission über die Anwendung von Artikel 101 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (die neue Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung, im Folgenden „neue Kfz-GVO“), der am 21. Dezember 2009 zur Konsultation auf der Website der Kommission veröffentlicht wurde,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission – Leitlinien für vertikale Beschränkungen¹,
- in Kenntnis des Leitfadens der Kommission zum Kraftfahrzeugvertrieb und -kundendienst in der Europäischen Union,
- in Kenntnis der Bekanntmachung der Kommission – Leitlinien zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag²,
- in Kenntnis des Entwurfs einer Bekanntmachung der Kommission – Leitlinien für vertikale Beschränkungen, der am 28. Juli 2009 zur Konsultation auf der Website der Kommission veröffentlicht wurde,
- in Kenntnis des Entwurfs einer Bekanntmachung der Kommission – Zusätzliche Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Reparatur von Kraftfahrzeugen und für den Vertrieb von Ersatzteilen für Kraftfahrzeuge, der am 21. Dezember 2009 zur Konsultation auf der Website der Kommission veröffentlicht wurde,
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 25. Juni 2008 mit dem Titel „Vorfahrt für KMU in Europa - Ein „Small Business Act“ für Europa (KOM(2008) 394),
- in Kenntnis des „Berichts der Kommission zur Bewertung der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 über Vertrieb, Instandsetzung und Wartung von Kraftfahrzeugen“ und der begleitenden Arbeitsdokumente der Dienststellen, die im Mai 2009 auf der Website der Kommission veröffentlicht wurde (im Folgenden „Bewertungsbericht“),
- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission vom 22. Juli 2009 mit dem Titel „Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor“ (KOM(2009) 388) und der begleitenden Arbeitsdokumente der Dienststellen,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. März 2010 über die Mitteilung der Kommission: Der künftige wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Kfz-Sektor (INT/507 – CESE 444/2010),
- in Kenntnis der Beiträge der verschiedenen Akteure zur Kfz-GVO, die der Kommission während der öffentlichen Konsultationen zugehen und auf der Website der Kommission veröffentlicht wurden, sowie der Stellungnahmen der

¹ ABl. C 291 vom 13.10.2000, S. 1.

² ABl. C 101 vom 27.4.2004, S. 97.

Marktteilnehmer, die bei der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Währung und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz vom 19. Oktober 2009 und beim Workshop des Ausschusses für Wirtschaft und Währung vom 12. April 2010 zur Kfz-GVO abgegeben wurden,

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 30. Mai 2002 zum Entwurf einer Verordnung der Kommission zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor (2002/2046(INI))¹,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 15. Januar 2008 zu dem Thema „CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ (2007/2120(INI))²,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 25. März 2009 zur Zukunft der Automobilindustrie³,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 9. März 2010 zum Bericht über die Wettbewerbspolitik 2008 (2009/2173(INI))⁴,
 - gestützt auf Artikel 115 Absatz 5 und Artikel 110 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Vertriebsvereinbarungen auf Ebene der EU durch zwei getrennte Rechtsrahmen geregelt sind, nämlich einerseits eine Richtlinie zur Koordinierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend Vertretungsvereinbarungen (Richtlinie 86/653/EWG, die so genannte Handelsvertreter-Richtlinie) und andererseits zwei Gruppenfreistellungsverordnungen im Rahmen des Wettbewerbsrechts betreffend vertikale Vertriebsvereinbarungen (die aktuelle AGVO und die aktuelle Kfz-GVO),
- B. in der Erwägung, dass die Kommission 1999 in der aktuellen AGVO eine Gruppe von vertikalen Vereinbarungen definiert hat, von denen sie annimmt, dass sie regelmäßig die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß Artikel 101 Absatz 3 AEUV vom Verbot wettbewerbswidriger Klauseln und Praktiken erfüllen,
- C. in der Erwägung, dass der Automobilsektor seit Mitte der 80er Jahre durch eigene Wettbewerbsvorschriften geregelt ist,
- D. in der Erwägung, dass die Kommission 2002 der Ansicht war, dass der Automobilsektor nicht im Rahmen der aktuellen AGVO geregelt werden sollte, da angesichts der besonderen Wettbewerbsprobleme in diesem Sektor, also einer Oligopol-Situation im europäischen Automobilmarkt, noch immer eigene Vorschriften erforderlich waren, in der Erwägung, dass die Kommission damals besorgt darüber war, dass der Wettbewerb zwischen Automobilherstellern gering war,
- E. in der Erwägung, dass die Kommission daher beschloss, in der aktuellen Kfz-GVO strengere Vorschriften für diesen Sektor anzunehmen, insbesondere bestimmte

¹ ABl. C 187 E vom 7.8.2003, S. 24.

² Angenommene Texte, P6_TA(2008)0007.

³ Angenommene Texte, P6_TA(2009)0186.

⁴ Angenommene Texte, P7_TA(2010)0050.

Schwellenwerte für Marktanteile und zusätzliche Kernbeschränkungen und Bedingungen,

- F. in der Erwägung, dass der Umfang der aktuellen Kfz-GVO drei verschiedene Produktmärkte abdeckt: a) neue Kraftfahrzeuge (Primärmarkt), b) Ersatzteile für Kraftfahrzeuge (Anschlussmarkt) und c) Reparatur und Wartung (Anschlussmarkt), in der Erwägung, dass Kraftfahrzeuge sowohl Personenwagen als auch Nutzfahrzeuge sein können,
- G. in der Erwägung, dass sowohl die aktuelle AGVO als auch die Kfz-GVO am 31. Mai 2010 auslaufen, in der Erwägung, dass die Kommission eine Revision beider Verordnungen und der dazu gehörigen Leitlinien eingeleitet hat,
- H. in der Erwägung, dass die Kommission nun die Ansicht vertritt, dass die Märkte für Neufahrzeuge stark von Wettbewerb geprägt sind und die Konzentration zurückgeht, in der Erwägung, dass die Kommission auch der Ansicht ist, dass die Eintrittsbarrieren in diesem Markt niedrig sind und die ostasiatischen Marktteilnehmer infolge ihrer aggressiven Preispolitik ein rasches Wachstum verzeichnen,
- I. in der Erwägung, dass die Kommission feststellt, dass infolgedessen die Einzelhandelspreise für Personenwagen zurückgehen, in der Erwägung, dass die Kommission im Gegensatz dazu feststellt, dass der Wettbewerb im Markt für Reparatur und Wartung noch immer sehr begrenzt ist und die Preise für bestimmte Ersatzteile sehr hoch sind,
- J. in der Erwägung, dass die Kommission vorschlägt, dass eine eigene Gruppenfreistellung für den An- und Verkauf von Neuwagen (Primärmarkt) nicht länger erforderlich ist und die neue AGVO nach einer dreijährigen Verlängerung auch für diesen Primärmarkt gilt, in der Erwägung, dass die aktuelle Kfz-GVO bis zum 31. Mai 2013 für den Primärmarkt gelten wird,
- K. in der Erwägung, dass die Kommission auch vorschlägt, sowohl für den Primärmarkt als auch für den Anschlussmarkt eigene Leitlinien für die Auslegung der Vorschriften und deren Anwendung auf den Automobilssektor anzunehmen,
- L. in der Erwägung, dass die Kommission für den Anschlussmarkt (Ersatzteile für Kraftfahrzeuge, Reparatur und Wartung) die Annahme einer eigenen Gruppenfreistellungsverordnung, der neuen Kfz-GVO, vorschlägt,
- M. in der Erwägung, dass nicht darüber hinweggegangen werden kann, dass die große Mehrheit der Automobilhändler und -werkstätten im Hinblick auf die Gefahr einer vorübergehenden Aussetzung oder Verlängerung der aktuellen Kfz-GVO schwerwiegende Bedenken geäußert hat, da dies zu einer weiteren Verschlechterung des Kräfteverhältnisses zwischen den Herstellern und den anderen Unternehmen der Wertschöpfungskette führen und nur den wenigen großen Automobilherstellern nützen wird,
- N. in der Erwägung, dass einige Vertreter des Markts für Ersatzteile, Wartung und Reparatur sich für ein neues Paket von Vorschriften für den Anschlussmarkt ausgesprochen haben, das einen erheblichen Fortschritt gegenüber der aktuellen Kfz-GVO darstellen würde,

- O. in der Erwägung, dass der Primär- und der Anschlussmarkt nicht klar voneinander abgegrenzt sind und die Marktfähigkeit vieler unabhängiger Händler davon abhängt, dass sie Fahrzeuge sowohl verkaufen als auch reparieren können,
- P. in der Erwägung, dass die EU derzeit mit einer außerordentlichen Finanz- und Wirtschaftskrise und hohen Arbeitslosenzahlen konfrontiert ist, in der Erwägung, dass die EU eine auf Wettbewerb beruhende soziale Marktwirtschaft fördern und sich um die Bekämpfung der Armut bemühen sollte, in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie ein Schlüsselsektor der europäischen Wirtschaft ist und zu Beschäftigung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Wirtschaft beiträgt, in der Erwägung, dass diese Industrie besonders stark unter der gegenwärtigen Krise leidet und in einigen Mitgliedstaaten durch staatliche Interventionen gestützt wird,
- Q. in der Erwägung, dass die Bestimmungen für den Mehrmarkenvertrieb für den Verkauf unter einem Dach, in getrennten Ausstellungsräumen im selben Gebiet oder in getrennten Geschäftsräumen gelten,
1. begrüßt, dass die Kommission mehrere öffentliche Konsultationen in Bezug auf die Überprüfung der Kfz-GVO und der GVO eröffnet hat; begrüßt ferner, dass die Kommission dem Parlament den Bewertungsbericht über die Anwendung der aktuellen Kfz-GVO vorgelegt hat;
 2. fordert die Kommission auf, im Geiste von Offenheit und Transparenz proaktiv mit dem Parlament zusammenzuarbeiten, das Parlament zu unterrichten und ihm legislative, prälegislative und nicht legislative Dokumente frühzeitig zu übermitteln, wie dies das Kommissionsmitglied Almunia in seiner Anhörung als designiertes Kommissionsmitglied zugesagt hat;
 3. betont, dass dieser Ansatz eine umfassende Aussprache unter den Mitgliedern des Parlaments ermöglichen und die demokratische Legitimität des Beschlusses der Kommission erhöhen würde;
 4. fordert die Kommission auf, klar anzugeben, welche Beiträge der Akteure sie gegebenenfalls in die endgültige Verordnung aufzunehmen gedenkt, damit sichergestellt wird, dass die endgültige Kfz-GVO und die GVO auf transparente Weise ausgearbeitet werden;
 5. betont, dass es notwendig ist, allgemeine Bedingungen festzulegen, um die Nachhaltigkeit der Automobilindustrie in der EU – einschließlich Fahrzeugherstellern und Herstellern von Fahrzeugteilen – sicherzustellen und sie in die Lage zu versetzen, weiterhin wirtschaftlich effizient zu bleiben und eine Vorreiterrolle bei technologischen, ökologischen und sozialen Innovationen zu spielen; unterstreicht, wie wichtig es ist, sowohl auf dem Binnenmarkt als auch gegenüber Drittländern ein Gleichgewicht zwischen den Anforderungen des Wettbewerbs und dem geistigen Eigentum herzustellen;
 6. ist der Ansicht, dass die neue Kfz-GVO als Teil eines integrierten Ansatzes in Bezug auf Rechtsvorschriften im Kraftfahrzeugsektor angesehen werden sollte;

7. weist erneut darauf hin, wie wichtig Rechtssicherheit ist; fordert daher die Kommission auf, häufig gestellte Fragen (FAQ) oder einen Leitfaden zu erstellen, um den Marktteilnehmern den neuen legislativen Rahmen detaillierter zu erläutern;
8. weist darauf hin, dass die Beziehung zwischen Herstellern auf der einen und Händlern, Dienstleistungserbringern und anderen relevanten Wirtschaftsakteuren in der Lieferkette des Automobilssektors auf der anderen Seite – unter Berücksichtigung ihrer ungleichen wirtschaftlichen Macht als Handelspartner – genau analysiert werden muss;
9. betont, dass sichergestellt werden muss, dass kleine und mittelgroße Akteure in der Lieferkette des Automobilssektors günstige Bedingungen vorfinden; betont ferner, wie wichtig es ist, einen tragfähigen Rechtsrahmen anzunehmen, mit dem wirksam jeglicher Missbrauch aufgrund einer marktbeherrschenden Stellung verhindert und sichergestellt werden kann, dass sich die Abhängigkeit von KMU gegenüber großen Automobilherstellern nicht verstärkt; weist erneut auf die Bedeutung von KMU als Arbeitgeber, insbesondere in Zeiten der Wirtschaftskrise, und als Zulieferer vor Ort hin, die auf die Bedürfnisse der Bevölkerung – auch in weniger dicht besiedelten Gebieten – zugeschnitten sind;
10. spricht sich dagegen aus, bestimmte durch die aktuelle Kfz-GVO auferlegte Bedingungen in Bezug auf die Ausnahme einer Vereinbarung abzuschaffen, nämlich Vertragsklauseln zu Mehrmarkenvertrieb, Kündigung, Laufzeit, Schlichtung, Rechtsstreitigkeiten und Übertragung innerhalb des Netzes; weist insbesondere darauf hin, dass die Notwendigkeit der Vereinfachung der Bedingungen für Übertragungen Teil des ersten Grundsatzes des „Small Business Act“ bildet; weist auf die Gefahr hin, die ein Markenzwang in Bezug auf die Wahlmöglichkeiten des Verbrauchers und die Unabhängigkeit der Händler gegenüber den Herstellern in sich birgt; befürchtet, dass diese Klauseln nach dem unterschiedlichen Vertragsrecht der Mitgliedstaaten geregelt werden könnten;
11. fordert die Kommission auf sicherzustellen, dass Händler – auch im Automobilssektor – das gleiche Ausmaß an vertraglichem Schutz in der gesamten EU genießen, wie dies derzeit bei Handelsvertretern der Fall ist; vertritt die Ansicht, dass eine solche Anpassung auf dem Wege der Änderung der Richtlinie 86/653/EWG und der teilweisen Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf alle Vertriebsvereinbarungen zu erreichen wäre;
12. betont, dass es insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wichtig ist, konkrete kommerzielle Alternativen zum Eigentum, wie Leasing, zuzulassen, um den Mobilitätsanforderungen des Einzelnen Rechnung zu tragen; fordert die Kommission daher dringend auf sicherzustellen, dass die neue Kfz-GVO und GVO die erforderlichen Bedingungen, wie die Definition des Endnutzers, festlegen, damit sich diese kommerziellen Alternativen entwickeln und zu einem gesunden Wettbewerb auf dem Automobilssektor beitragen können;
13. spricht sich gegen einen nicht verbindlichen Verhaltenskodex aus, in dem wechselseitige Verpflichtungen zwischen Vertragshändlern und ihren Lieferanten festgelegt werden und der wirkungslos sein wird, was den Schutz der Interessen der Händler gegenüber den Herstellern betrifft; ist der Ansicht, dass zu jedem Verhaltenskodex ein geeigneter Durchsetzungsmechanismus gehören sollte, namentlich ein Zugang zu einem sachgerechten Schiedsverfahren;

14. befürchtet, dass das Ziel der Kommission, den wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt dadurch weiter zu fördern, dass sie sich mit der Auswahl für die Verbraucher und dem tatsächlichen Marktzugang für unabhängige Marktteilnehmer befasst, mit dieser Reform nicht erreicht werden kann; ist mit der Kommission einer Meinung, dass sich die Wettbewerbsbedingungen auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt auch unmittelbar auf die öffentliche Sicherheit auswirken;
15. fordert die Kommission auf, den Schwellenwert von 30 % für den verpflichtenden Kauf von Ersatzteilen beizubehalten, damit Vertragswerkstätten weiterhin frei entscheiden können, Ersatzteile von anderen Quellen als dem Fahrzeughersteller zu beziehen, und mithin nicht zu einem Verfahren zurückzukehren, das einer Bindung an Markenlieferanten gleichkommt, wodurch die Ersatzteilpreise steigen würden und die Tätigkeit anderer Ersatzteillieferanten eingeschränkt würde;
16. betont, dass die europäischen Verbraucher und andere Endnutzer nicht darin beschränkt werden sollten, Fahrzeuge zu unter Wettbewerbsbedingungen gebildeten Preisen zu kaufen, auch in großen Mengen und unabhängig von dem vom Lieferanten festgelegten Vertriebssystem, und entscheiden können sollten, wann und wie sie Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten durchführen lassen;
17. erinnert in diesem Zusammenhang an die wiederholten Aufforderungen des Parlaments, schadstoffärmere Fahrzeuge zu nutzen, und an die Erklärungen des Präsidenten der Kommission zur umweltfreundlichen Umgestaltung der Wirtschaft; ist der Ansicht, dass der Mehrmarkenvertrieb und der einfache Zugang zu Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen zur Erreichung des Ziels beitragen, Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionswerten zu nutzen, indem einerseits beim Kauf eines Automobils einfache Vergleiche angestellt werden können und andererseits die Fahrzeuge gut funktionieren; wiederholt seine Aufforderung, die Wirksamkeit der staatlichen Beihilfen zu prüfen, die dem Kraftfahrzeugsektor für ein umweltgerechtes Konjunkturprogramm gewährt wurden;
18. ist besorgt darüber, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Leitlinien für den Kraftfahrzeugsektor nicht ausreichend präzise sind, um zu gewährleisten, dass den unabhängigen Händlern die technischen Informationen in derselben umfassenden Art und Weise bereitgestellt werden, wie dies in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 vorgesehen ist; fordert die Kommission außerdem auf, die Definition der technischen Informationen auf der Grundlage des technologischen Fortschritts zu aktualisieren und für einen ununterbrochenen Zugang zu aktualisierten Dienstleistungs- und Teiledaten in unmittelbar zugänglichen elektronischen Formaten zu sorgen;
19. fordert die Kommission auf, die neuen Vorschriften für den Anschlussmarkt ab dem 1. Juni 2010 ungeachtet dessen anzuwenden, dass Lösungen für den Verkauf von Neufahrzeugen beschlossen werden müssen;
20. fordert die Kommission auf, gegen neuartige, wettbewerbswidrige Kundenbindungsmaßnahmen vorzugehen, beispielsweise gegen alle Arten eines Kundendienstes, der davon abhängig gemacht wird, dass die Instandsetzung und Wartung eines Fahrzeugs ausschließlich innerhalb des markenspezifischen Netzes erfolgt;

21. fordert die Kommission auf, die Anwendung des neuen Rechtsrahmens für den Automobilssektor regelmäßig zu überprüfen; fordert die Kommission insbesondere und nachdrücklich auf, vor dem Ende des Verlängerungszeitraums eine gründliche Neubewertung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Primärmarkt für Kraftfahrzeuge vorzunehmen und sich dabei auf die Auswirkungen bestimmter Vertragsklauseln, beispielsweise zum Mehrmarkenvertrieb, zu Unternehmensübertragungen und zu dem Schwellenwert für Ersatzteile sowie auf die Bestimmungen des vorgeschlagenen Verhaltenskodexes zu konzentrieren; fordert in dieser Hinsicht die Kommission nachdrücklich auf, sich alle Regulierungsoptionen offenzuhalten und geeignete Maßnahmen zu treffen, beispielsweise, einen Teil der Kfz-GVO erneut zu verlängern oder die AGVO zu überarbeiten, falls sich herausstellen sollte, dass sich die Wettbewerbsbedingungen insbesondere auf dem Primärmarkt erheblich verschlechtert haben;
22. betont, dass das Parlament von der Kommission über alle Änderungen des neuen Rechtsrahmens informiert werden sollte, die sie im Ergebnis ihrer Marktüberwachung möglicherweise zu beschließen gedenkt, und dass das Parlament rechtzeitig konsultiert werden sollte, bevor ein solcher Beschluss gefasst wird;
23. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.