

## Wettbewerbssituation im Schweizer Automobilgewerbe

# Rechtliche Rahmenbedingungen weiterführen

Im Auftrag des AGVS hat die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW untersucht, wie sich die KFZ-Bekanntmachung seit ihrer Einführung im Jahr 2005 auf die Wettbewerbssituation im Schweizer Automobilgewerbe ausgewirkt hat. Die Ergebnisse der Studie wurden Ende September im Rahmen einer von 260 interessierten Personen besuchten Veranstaltung präsentiert - darunter Vertreter vom SECO, der WEKO sowie Ständerätin Simonetta Somaruga, Nationalrat Bruno Zuppiger und Branchenvertreter aus dem Ausland. Im Anschluss an die Präsentation äusserten sich in einem Panel Vertreter der Branche, von Branchenverbänden und Politik über die Ergebnisse und die Weiterführung der 2010 auslaufenden KFZ-Bekanntmachung.

Hans Habegger, Chefredaktor

■ Die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW und das Centre de recherche sur la compétitivité de l'Université de Fribourg veranstalteten am 22. September 2009 eine Tagung («atelier de la concurrence») zum Thema «Automobilbranche und Wettbewerb am Scheideweg». An diesem Anlass wurde ein Gutachten der ZHAW zur Wettbewerbssituation im Schweizer Autogewerbe veröffentlicht. Die Gutachter sind Prof. Dr. iur. Peter Münch, Rechtsanwalt, Leiter des Instituts für Wirtschaftsrecht an der ZHAW; Dr. rer. pol. Christian Müller, Dozent für Volkswirtschaftslehre an der ZHAW; Dr. iur. Patrick Krauskopf, LL.M. (Harvard), Rechtsanwalt, Dozent für Wettbewerbs- und Kartellrecht an der ZHAW.

### Was sagt das Gutachten aus?

Laut Peter Münch hat die KFZ-Bekanntmachung – die Vergleichsperiode erstreckt sich von 2002 bis 2008 – eine spürbare Zunahme des Konkurrenzdrucks beim Neuwagenverkauf innerhalb und zwischen den Marken bewirkt. Über 63% der Befragten bestätigten einen erhöhten, 19,8% einen stark erhöhten Konkurrenzdruck innerhalb der Marken und 27,5% zwischen den Marken. Im After-sale-Bereich sieht es ähnlich aus: Knapp 69% der Befragten bestätigten einen erhöhten, 7,8% einen stark erhöhten Konkurrenzdruck innerhalb der Marken und 11,5% zwischen den Marken. Der Umsatz im Neuwagenverkauf in derselben Periode hat sich laut Angaben der Befragten bei 50% erhöht bis stark erhöht. Ebenfalls 50% haben eine Verringerung bis starke Verringerung angegeben.

**Fazit:** Dass diese Beobachtung nicht bloss Ausdruck einer insgesamt gesunkenen Nachfrage ist, sondern andere Ursachen haben muss, lässt sich einerseits aus der längerfristigen, günstigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung als auch aus der Tatsache ableiten, dass das Urteil über die Umsatzentwicklung im selben Zeitraum ausgewogen ausfällt.

Dem wahrgenommenen höheren Konkurrenzdruck müssen also strukturelle Ursachen zugrunde liegen. Eine dieser Ursachen besteht in der Zunahme des Mehrmarkenvertriebs.

Die Betriebsformen im Service haben sich im Einmarkenservice von 46% auf 38% reduziert, im Mehrmarkenservice von 48% auf 58% erhöht und in den markenunabhängigen Betrieben von 23% auf 30% gesteigert. Bei den Neugründungen haben sich im Durchschnitt 70% für die Markengebundenheit entschieden.

**Fazit:** Diese Zahlen sagen aus, dass die Markenabhängigkeit abgenommen hat und eine Tendenz zum markenunabhängigen Betrieb besteht. Das wird auch bestätigt bei den Neugründungen, der Anteil von markenunabhängigen Betrieben ist zunehmend. Die KFZ-Bekanntmachung hat insgesamt auch einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Wettbewerbs im Sektorservice geleistet.

### Wirkung bei Aufhebung der KFZ-Bekanntmachung

Es muss davon ausgegangen werden, dass bei der Aufhebung der KFZ-Bekanntmachung

- die Vertriebssysteme, welche derzeit offene Bezugs- und Absatzmöglichkeiten vorsehen, neu ausgestaltet würden. Das heisst, dass in Zukunft wettbewerbsschmälernde, exklusive Gebietszuweisungen zunehmen könnten, ohne dass die WEKO einschreiten könnte
- der Neuwagenverkauf und Service in der Vertragspraxis wieder verknüpft werden könnte, mit der Folge, dass reine Serviceanbieter vom Markt verdrängt würden
- der Kündigungsschutz dahinfallen könnte, das heisst, die Kündigungsfristen würden verkürzt. Das hätte zur Folge, dass die ökonomische Planung und die Kreditbeschaffung der Unternehmen erschwert würden.
- der Mehrmarkenvertrieb vertraglich unterbunden werden könnte
- die Errichtung weiterer Verkaufsstellen (Filialen) unterbunden werden könnten, was den unternehmerischen Handlungsfrei-

raum einschränken würde

- der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen wegfallen könnte und die Existenz der markenunabhängigen Betriebe erschweren.

### Wirkung bei Aufhebung von Art. 5 Abs. 4 KG und vertikal-Bekanntmachung

- Es ist damit zu rechnen, dass vertraglich verboten wird, von ausserhalb des Händlergebietes Bestellungen anzunehmen (Passivverkaufsverbot)
- der Mehrmarkenvertrieb kann durch zeitlich unbegrenzte Wettbewerbsverbote ausgeschlossen werden
- das Verbot der Vereinbarung von Mindest- und Festpreisen kann entfallen.

### Ziel des Gutachtens

Zur Intensivierung des Wettbewerbs wurden vor rund fünf Jahren Art. 5 Abs. 4 Kartellgesetz (KG) sowie die branchenspezifische Regelung der KFZ-Bekanntmachung eingeführt. Die Wettbewerbssituation im Schweizer Automobilgewerbe wird seit 2005 massgebend durch die KFZ-Bekanntmachung der WEKO geprägt, die ihrerseits durch die KFZ-GVO der EU-Kommission beeinflusst ist. Das Gutachten wird vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion um eine allfällige Aufhebung der KFZ-Regelungen der Wettbewerbsbehörden in der Schweiz und in der EU erstattet. Analysiert wurden der juristische Regelungsgehalt und die ökonomischen Wirkungen der KFZ-Bekanntmachung. Dazu ist eine breit angelegte Befragung bei 4698 Unternehmen, die im Fahrzeughandel und im Fahrzeugservice tätig sind, durchgeführt worden. Der Rücklauf von 1565 Fragebögen oder 33,3% bestätigt das grosse Interesse des Schweizer Automobilgewerbes an der Abklärung der Wettbewerbssituation und der Folgen einer allfälligen Aufhebung der KFZ-Bekanntmachung. Das Gutachten kann unter [www.agvs.ch](http://www.agvs.ch), Rubrik Dienstleistungen, Recht, GVO, heruntergeladen werden.



Prof. Dr. iur. Peter Münch



AGVS-Zentralpräsident Urs Wernli



Panel-Teilnehmer, v.l.n.r.: Stephan Simon, EU-Kommission, Brüssel; Max Nötzli, Präsident auto-schweiz; Niklaus Lundsgaard-Hansen, TCS-Zentralpräsident; Dr. Patrick Krauskopf, ZHAW (Gesprächsleiter); Prof. Dr. Christian Genzow, Rheinische Fachhochschule Köln; Markus Hutter, Unternehmer und Nationalrat; Prof. Dr. Walter Stoffel Wettbewerbskommission WEKO

### Schlussfolgerung

Peter Münch stellt fest: «Das Ziel, den Wettbewerb im Schweizer Automobilgewerbe zu intensivieren, scheint die KFZ-Bekanntmachung im Wesentlichen erreicht zu haben.» Die Aufhebung der KFZ-Bekanntmachung, prognostiziert Münch, «könnte eine wettbewerbspolitische Kehrtwendung auslösen und das Erreichte in Frage stellen.» Er schliesst daraus, dass vieles dafür spreche, die erst vor fünf Jahren eingeführten, wettbewerbsintensivierenden rechtlichen Rahmenbedingungen weiterzuführen.

### Weniger Garagen und Stellenabbau

AGVS-Zentralpräsident Urs Wernli stellt fest, dass sich die Ausgangslage auf dem Schweizer Automobilmarkt stark verändert habe. Neben der Wirtschaftskrise, den Produktionsverlagerungen, Überproduktionen, Arbeitsplatzabbau bringen eine mögliche Kartellgesetzesrevision und die Aufhebung oder Veränderung der KFZ-Bekanntmachung das Automobilgewerbe an einen Scheideweg. Die Abschaffung der kartellrechtlichen Wettbewerbsregeln hätten Preissteigerungen und eine Verarmung der Angebotsvielfalt zur Folge. Urs Wernli: «Ich habe kein Verständnis dafür, dass die Änderung der KFZ-Regeln bereits nach knapp fünf Jahren in Erwägung gezogen wird. Dieser Umstand führt zu einer Rechtsunsicherheit und ist Gift für die Wirtschaft.» Sollte die WEKO die kartellrechtlichen Wettbewerbsregeln aufheben, erwartet Urs Wernli, dass «eine beachtliche Zahl Garagenunternehmen über die Klinge springen müssten und dies Entlassungen zur Folge hätte». Zudem würde der Schweizer Markt abgeschottet und die Hochpreisinsel Schweiz wieder erstarren, besteht doch heute Preisparität zwischen der Schweiz und der EU.

### Einigkeit bei den Panel-Teilnehmern

Im Podiumsgespräch, unter der Leitung von Patrick Krauskopf, äusserten sich die Teilnehmer zur Wirkung der KFZ-Bekanntmachung und zum Gutachten.

TCS-Zentralpräsident Niklaus Lundsgaard-Hansen hält fest, dass dank der KFZ-Bekanntmachung der Zugang zu den technischen Daten auch für die TCS-Patrouilleure gewährleistet ist und dadurch sechs von sieben Pannen auf der Strasse behoben werden können. «Wir blicken besorgt auf die Bestrebungen in Europa, da der Wegfall der KFZ-GVO diesen Zugang stark einschränken könnte», sagt Lundsgaard-Hansen weiter. Die Zukunft fordere tiefere Preise, intensivere Garagen-Kunden-Beziehung und höhere Beratungsqualität.

Garagenunternehmer und Nationalrat Markus Hutter stellt fest, dass der Markt im Zeitraum seit der KFZ-Bekanntmachung härter geworden ist, trotzdem aber die Struktur des Autogewerbes stabil geblieben ist, die Dienstleistungsqualität verbessert werden konnte und die unternehmerische Freiheit gestiegen ist. «Wir stehen aber vor grossen Veränderungen hinsichtlich der Technik, der Verkehrspolitik und des Käuferverhaltens», sagt Hutter. trotzdem ist Markus Hutter überzeugt, dass die Garagendichte keine grossen Veränderungen erfahren wird. Markus Hutter wünscht für die Zukunft Stabilität, Rechtssicherheit, unternehmerische Freiheit und Gleichgewichte, was nur mit der Weiterführung der KFZ-Bekanntmachung zu erreichen sei.

Max Nötzli, Präsident von auto-schweiz: «Die Autowirtschaft Schweiz braucht Kontinuität und wir würden es unterstützen, wenn die KFZ-Bekanntmachung um weitere fünf Jahre weitergeführt würde.» Nötzli ist allerdings überzeugt, dass nicht alle Garagisten für eine Weiterführung plädieren, es seien insbesondere die kleinen und mittleren Betriebe, denen der Margendruck immer stärker zu Leibe rücke. Nötzli ist weiter überzeugt, dass die Probleme der Branche gemeinsam angegangen werden müssen, um Kontinuität zu erreichen. In Zukunft werden sich bei den Herstellern und den Importgesellschaften die Konzentrationen verstärken und es werden mehr Garagenketten entste-

hen, glaubt Max Nötzli.

Aus europäischer Sicht ist Prof. Dr. Christian Genzow überzeugt, dass die KFZ-GVO eine stabile rechtlich Situation im KFZ-Handel geschaffen hat, trotz anfänglicher Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Die rechtlichen Auseinandersetzungen zwischen Hersteller und Händler habe sich europaweit stark beruhigt.

Stephan Simon von der europäischen Wettbewerbsbehörde teilt die Meinung von Christian Genzow nicht ganz, habe die KFZ-GVO doch einige Unruhen ausgelöst, bestätigt aber, dass die heutige KFZ-GVO, insgesamt betrachtet, ein Erfolg war, der Wettbewerb habe sich insbesondere im Kundendienst verbessert. Es dürfe aber nicht vergessen werden, dass die KFZ-GVO sowohl den Händlern als auch den Herstellern Probleme geboten habe. Für die Zukunft sieht Stephan Simon keine radikalen Veränderungen im Wettbewerbsrecht und weist darauf hin, dass die Industrie auch in Zukunft kaum eine Modell-Zulassung erhalte, wenn die Daten nicht freigegeben seien.

Prof. Dr. Walter Stoffel von der WEKO ist erstaunt über soviel Einigkeit. Die gemachten Äusserungen gäben ein für die WEKO ungewohntes Bild ab, «das uns aber freut», sagt Walter Stoffel. «Wir haben auch den Eindruck, dass sich die Wirkung der KFZ-Bekanntmachung gut entwickelt hat und diese in angepasster Form auch – unabhängig von Art. 5 Abs. 4 KG – weitergeführt werden kann. Die lediglich marginale Bedeutung der Parallelimporte bestätigt einen funktionierenden Wettbewerb.» Nun fragt sich die WEKO, was zu tun sei, damit nicht neue Diskriminierungsmöglichkeiten entstehen würden. Die WEKO wird besorgt sein, dass eine Marktabschottung vom europäischen Umfeld verhindert und die materiell-gesetzliche Stabilität gefördert wird, denn das sei ja ein klarer gesetzlicher Auftrag, an die WEKO, sagte Walter Stoffel. Selbstverständlich erfolge das Wirken der WEKO immer mit Blick auf das europäische Umfeld. <

ZHAW-Gutachten zur Wettbewerbssituation im Schweizer Automobilgewerbe

# Wirkung der KFZ-Bekanntmachung ist gross

Das Gutachten der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) zeigt auf, dass die Wirkung der im Jahr 2002 eingeführten KFZ-Bekanntmachung auf den Wettbewerb unerwartet gross ist. AUTOINSIDE hat mit den Autoren des Gutachtens, Prof. Dr. iur. Peter Münch, Dr. rer. pol. Christian Müller und Dr. iur. Patrick Krauskopf, einige Punkte des Gutachtens näher betrachtet.

Hans Habegger, Chefredaktor

■ **Das Gutachten lässt erkennen, dass die KFZ-Bekanntmachung im schweizerischen Automobilmarkt ihre Spuren hinterlassen hat und zwar deutlich. Sind Sie überrascht?**

**Peter Münch:** Die deutlichen Ergebnisse aus der Umfrage haben uns in der Tat überrascht: Mehr Wettbewerb im Neuwagenhandel und im After-Sales-Bereich, nahezu Preisparität mit dem EU-Raum und eine spürbare Erweiterung der unternehmerischen Freiheit. Von den Auswirkungen der KFZ-Bekanntmachung haben sowohl die Konsumenten als auch die Garagenunternehmen profitieren können.

**Christian Müller:** Insbesondere die Konsumenten können sich heute eines vielfältigeren Angebots bedienen, denn die Flexibilisierung hat es vielen Unternehmen ermöglicht, ihre Strategie anders, kundenfreundlicher auszulegen.

**Aus dem Gutachten geht hervor, dass die Befragten ungefähr hälftig ein Umsatzwachstum und einen Umsatzrückgang angegeben haben. Wie ist das zu erklären?**

**Christian Müller:** Dieser Umstand ist nicht ganz einfach zu erklären, da in der Periode 2002 bis 2008 nicht nur die KFZ-Bekanntmachung den Markt beeinflusst hat. Da sind unter anderem noch die Konjunktur und die Entwicklung des Kaufverhaltens gemeinhin. Wenn wir die Wachstumsraten in den Perioden 1995-1998 und 1998-2001 beobachten, stellen wir fest, dass sich das Beschäftigungswachstum im Automobilgewerbe gegenläufig zum realen Bruttoinlandsprodukt entwickelt hat, danach aber in dieselbe Richtung. Wir müssen davon ausgehen, dass die in Ihrer

Frage angesprochene Umsatzentwicklung darauf zurückzuführen ist, dass Betriebe mit Neuwagenhandel eher einen Umsatzrückgang feststellten und Betriebe ohne Neuwagenhandel genau das Gegenteil. Ausserdem ist auch die Zahl der Betriebe im After-Sales-Bereich eher gewachsen.

**Wie hat sich Ihrer Meinung nach die KFZ-Bekanntmachung auf die Unternehmen ausgewirkt?**

**Patrick Krauskopf:** Ich kann mich gut an Zeit der Einführung der KFZ-Bekanntmachung erinnern: Die Stimmung war eher kritisch. Viele der damaligen Befürchtungen, unter anderem jene der hohen, kostentreibenden Investitionen, sind aber nicht eingetroffen. Gerade die kleinen und mittleren Betriebsgrössen konnten sich dank der KFZ-Bekanntmachung, der verbesserten, stabileren Rechtssicherheit, der verlässlichen Kontinuität, und natürlich dank der grösseren unternehmerischen Freiheit und Flexibilität im Markt so positionieren, dass ihre Unternehmen «gesund» geblieben sind.

**Peter Münch:** Die KFZ-Bekanntmachung hat auf der einen Seite den Wettbewerb, dem die Unternehmen ausgesetzt sind, intensiviert. Auf der anderen Seite hat sie die unternehmerischen Handlungsspielräume erweitert. Viele Garagenunternehmen nutzen beispielsweise die Möglichkeiten des Mehrmarkenvertriebs oder der Fokussierung auf den Service, sei es mit oder ohne Markenbindung.

**Parallel zur Diskussion über die Weiterführung der KFZ-Bekanntmachung nach 2010 wird auch über eine Revision von Art. 5 Abs. 4 KG debattiert. Welchen Einfluss hat dies auf die KFZ-Bekanntmachung?**

**Patrick Krauskopf:** In rein technischer Hinsicht konnte die KFZ-Bekanntmachung im Jahre 2002 auch ohne Art. 5 Abs. 4, der erst 2004 in Kraft trat, erlassen werden. Der WEKO-Entscheid von 2002, Richtlinien für den Vertrieb und die Wartung innerhalb einer einzelnen Marke zu erlassen, wurde mit Art. 5 Abs. 4 nachträglich im Gesetz zementiert.



Die Studienautoren Prof. Dr. iur. Peter Münch, Dr. rer. pol. Christian Müller, Dr. iur. Patrick Krauskopf

Wenn nun das Parlament Art. 5 Abs. 4 bewusst wieder streicht, so wird dies das Ermessen der WEKO, den markeninternen Wettbewerb zu schützen, einschränken. Ich sehe derzeit nicht, wie die WEKO dann überhaupt noch Regeln für den markeninternen Preis-Wettbewerb aufstellen könnte. Die WEKO könnte voraussichtlich nur noch dann für Wettbewerb sorgen, wenn ein Hersteller über Marktmacht verfügt. Derzeit scheint dies nicht der Fall zu sein. <

## Grosses Engagement

Der AGVS dankt den branchennahen und anverwandten Verbänden und Organisationen der Motorfahrzeugbranche, **Automobil Club der Schweiz (ACS)**, **Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband (SFMGV)**, **Schweizerischer Gewerbeverband (sgv)**, **Schweizerischer Leasingverband (SLV)**, **Schweizerische Metall-Union (SMU)**, **swiss automotive aftermarket (SAA)**, **Touring Club Schweiz (TCS)**, **Verband Freier Autohandel Schweiz (VFAS)** sowie den Gewerkschaften **Unia** und **Syna** für die grosse Unterstützung. Und ebenso **Gregor Bucher**, Bereichsleiter Handel/Kommunikation AGVS, **Alfons Hungerbühler**, City-Garage AG/AGVS-Zentralvorstand, Nationalrat **Markus Hutter**, hutter auto winterthur, **Dr. Patrick Krauskopf**, Nater Dallafior Rechtsanwälte, **Pierre Daniel Senn**, Automobiles Senn SA/AGVS-Zentralvorstand, **Stefan Stiefel**, Garage Burkhardt AG/AGVS-Markenkommission, **Tobias Treyer**, MCS-LAW/AGVS-Rechtskonsulent, **Victor Wyler**, **Adolf Zobrist**, ESA, für die engagierte Mitarbeit.