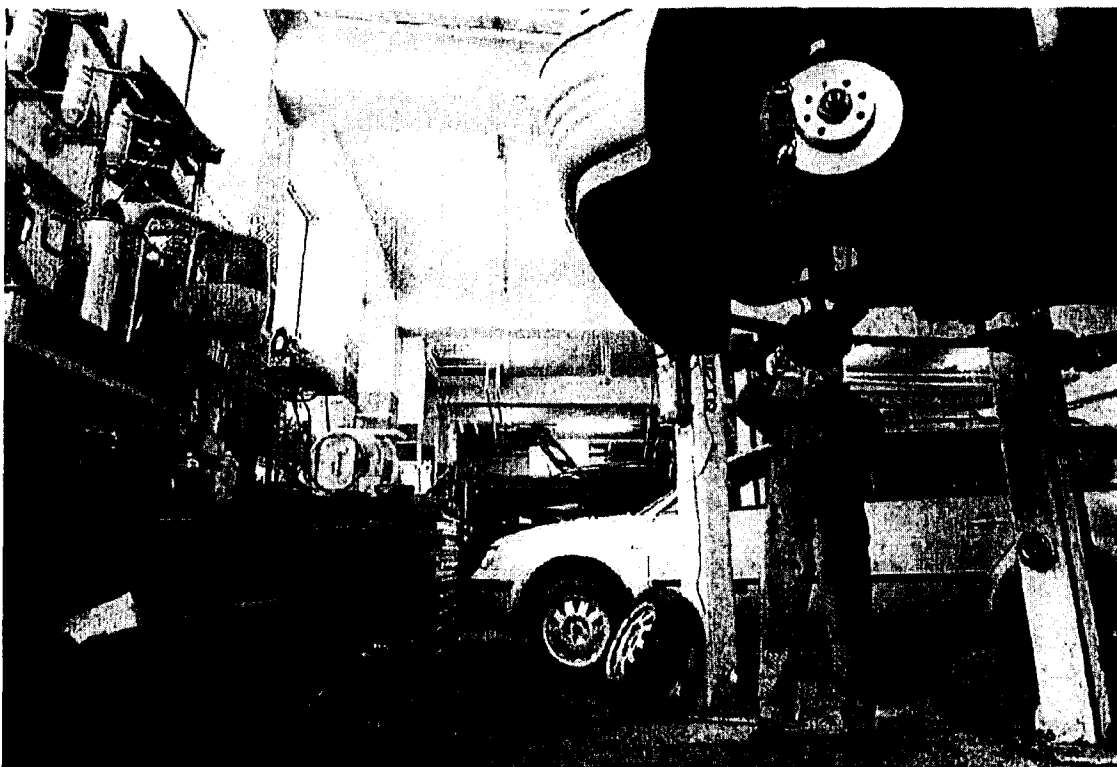


Erfolgreiche Öffnung des Automarkts

Autos sind gemäss einem **Gutachten** in der Schweiz nicht mehr teurer als in der EU – die jetzige Regelung ist aber gefährdet



Von der Liberalisierung haben nicht nur Händler, sondern auch **Service- und Reparaturbetriebe** profitiert. ALESSANDRO DELLA BELLA/KEystone

Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die im kommenden Mai auslaufende Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Weil die EU ihre Regelung für den Automarkt überprüft, ist auch die Schweizer Lösung gefährdet.

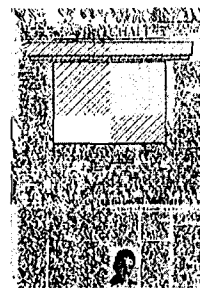
HANS GALLI

Die Schweiz war früher bei Autos

eine Hochpreisinsel. Die Hersteller schraubten die Preise für die kaufkräftigen Eidgenossen in die Höhe. Das hat sich geändert: Wer heute in der Schweiz ein Auto kauft, muss nicht mehr tiefer in die Tasche greifen als in der EU. Das geht aus dem Gutachten «Automobilbranche und Wettbewerb am Scheideweg» der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaft (ZHAW) hervor, die gestern in Bern vorgestellt wurde. Die Konsumenten sparten pro Jahr 80 Millionen Franken, lautet das Fazit.

Auslöser für die Trendwende

war die Marktöffnung im Jahr 2005. Seither dürfen die Autohersteller und Importeure die Händler nicht mehr fest an sich binden: Letztere



Argus Ref 36509003

können die Preise selber bestimmen, und sie haben die Möglichkeit, mehrere Automarken parallel zu führen. Die Betriebe haben die Wahl, ob sie Handel und Service oder nur eine der beiden Tätigkeiten betreiben wollen. Garagen dürfen Garantiarbeiten für mehrere Marken ausführen. Ersatzteile können sie auf dem europäischen Markt frei einkaufen, sofern die Qualität stimmt.

Horrorszenario lag falsch

Beschlossen wurde die Marktöffnung bereits im Jahr 2002. Die Wettbewerbskommission (Weko) verabschiedete damals ihr Kfz-Bekanntmachung. Sie gewährte der Branche aber eine Übergangsfrist bis 2005, damit sie das Händlernetz anpassen konnte.

Die Prognosen waren damals düster: Bis zu 40 Prozent der über 4000 Autogaragen in der Schweiz seien dem Untergang geweiht, prophezeite das Beratungsunternehmen Mercer. Die Liberalisierung werde zu einer Konzentration führen: Der Trend gehe Richtung Grossbetriebe auf Kosten der kleinen Garagen.

Doch laut der gestern vorgestellten Studie ist das Gegenteil passiert: Die Kleinbetriebe sind gestärkt worden, obwohl sich der Wettbewerb verschärft hat. Das zumindest geht aus der Befragung von 1400 Unternehmern hervor: Vier von fünf haben angegeben, der Konkurrenzdruck beim Neuwagenabsatz habe sich erhöht oder sogar stark erhöht. Vor allem konkurrenzten sich die Händler jetzt dort, wo es früher praktisch keinen Wettbewerb gab: beim Verkauf der Autos derselben Marke. Trotz dem härteren Konkurrenzdruck sagte jedes zweite Unternehmen, der Umsatz sei seit der Marktöffnung gestiegen.

Kleine finden eine Nische

Etwa 15 Prozent der Unternehmen verkaufen heute mehrere Automarken, und immerhin 5 Prozent der Garagen haben auf reinen Service umgestellt. Gerade die kleinen Betriebe profitieren offensichtlich davon, dass ihnen die Importeure die Bedingungen nicht mehr diktieren können. Viele von ihnen haben dank der Marktöffnung eine Nische gefunden. Das ist auch der Hauptgrund, weshalb der Autogewerbeverband Schweiz für die Beibehaltung der Marktöffnung in der jetzigen Form kämpft.

EU plant Abschwächung

Aufgeschreckt wurde die Branche durch die Pläne der EU, ihre Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) aufzuheben oder abzuschwächen. Die GVO ist das Vorbild für die Kfz-Bekanntmachung in der Schweiz. Im Juli hat die EU beschlossen, die Marktliberalisierung zumindest bis ins Jahr 2013 weiterzuführen. Stephan Simon von der EU-Kommission in Brüssel sagte gestern an einer Tagung des Autogewerbeverbandes in Bern, nach 2013 werde die jetzige Regelung kaum weitergeführt. Wahrscheinlich werde es nur noch eine Mini-GVO geben. Diese dürfte sich nicht mehr auf den Neuwagenverkauf beziehen, sondern nur noch auf den Service-, Reparatur- und Ersatzteilmarkt.

Für zusätzliche Beunruhigung im Schweizer Autogewerbe sorgen Forderungen im Inland, dass nicht nur die Kfz-Bekanntmachung geändert werden soll, sondern auch das Kartellgesetz. In einem Expertenbericht zum Kartellgesetz von Anfang Januar steht, dass Absprachen zwischen Lieferanten und Händlern nicht in jedem Fall schädlich seien. Auch die liberale Denkfabrik Avenir Suisse hat schon gefordert, das Verbot von Vertikalabsprachen müsse gelockert werden. Die rigide Durchsetzung sei volkswirtschaftlich schädlich.

Weko-Präsident Walter Stoffel meinte, es wäre schade, eine Regelung aufzugeben, deren Erfolg derart klar sichtbar sei. Letztlich müsse sich die Schweiz aber nach der Regelung im EU-Binnenmarkt ausrichten.

Lob von allen Seiten

Auch Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident des Touring-Clubs der Schweiz, war des Lobes voll über die Marktöffnung. Die 1,6 Millionen TCS-Mitglieder hätten als Kunden nicht nur von günstigen Autopreisen profitiert. Für den TCS-Pannendienst sei wichtig, dass die Patrouilleure freien Zugang zu den technischen Angaben aller 5000 in der Schweiz verkauften Automodelle hätten.

Selbst Max Nötzli, Geschäftsführer der Importeurvereinigung Auto Schweiz, plädierte im Interesse der Rechtssicherheit für eine Verlängerung der Kfz-Bekanntmachung – aber nur für fünf Jahre.

Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.

BEKANNTMACHUNG

Die Wettbewerbskommission (Weko) hat den Automarkt im Jahr 2002 mit der Kfz-Bekanntmachung geöffnet. Die Weko hat damals die EU-Regelung (Gruppenfreistellungsverordnung) ins Schweizer Recht übergeführt. Wirksam wurde die Liberalisierung nach Ablauf der Übergangsfrist **Anfang 2005**. Die Bekanntmachung hat **nicht Gesetzescharakter**. Die Weko kündigt damit aber an, wie sie sich selber verhalten wird. Konkret heisst dies: Wer gegen die Bekanntmachung verstösst, muss mit einer **Untersuchung und einer Busse** rechnen. Faktisch ist die Bekanntmachung deshalb verbindlich. (-/-)