

Preisüberwacher in Sorge um Autopreise



Stefan Meierhans befürchtet, dass staatliche Hindernisse den Wettbewerb im Autohandel einschränken

Bern Preisüberwacher Stefan Meierhans befürchtet, dass nach der 2005 erfolgten Liberalisierung des Autohandels der Wettbewerb wieder eingeschränkt werden könnte und «eventuell steigende Preise» zu beobachten sein werden. Schuld daran könnte vor allem der Staat sein, der günstige Direktimporte Privater und kleingewerbliche Parallelimporte behindert. Das sei zumindest eine überlegenswerte «Hypothese».

Seine vorsichtig formulierte Botschaft platzierte Meierhans letzten Donnerstagabend in Regensdorf ZH an einer Informationsveranstaltung für Mitglieder des Verbandes freier Autohandel Schweiz (VFAS). Diese sind auf Parallelimporte angewiesen. Der VFAS liegt im Clinch mit den mächtigen offiziellen Generalimporteuren, die als Grossisten Einzelhändler, die mit ihnen eine Partnerschaft eingehen, an die Kandare nehmen.

CO2-Abgabe bereitet den freien Händlern Schwierigkeiten

Dieses Abhängigkeitsverhältnis hat Professor Patrick Krauskopf von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in seiner empirischen Studie untersucht. Er kommt zu folgenden Resultaten:

- 40 Prozent der Händler machen mindestens 30 Prozent ihres Umsatzes mit nur einer Marke. Das geht mit einem Klumpenrisiko einher.
- Die Generalimporteure haben viele Möglichkeiten, Vertragsbedingungen einseitig festzusetzen.
- Die Generalimporteure können von den Garagisten Leistungen verlangen, ohne dafür faire Gegenleistungen zu erbringen.
- Die markenspezifischen und sonstigen vorgeschriebenen Investitionen betragen die Hälfte der Gesamtinvestitionen eines Einzelhändlers.
- Einzelhändler können bei Vertragskündigung den finanziellen Verlust nicht oder nur zum kleineren Teil ausgleichen.

Die Marktstellung der Generalimporteure wäre vollends übermächtig, wenn die Wettbewerbskommission (Weko) 2005 nicht Massnahmen zum Schutz des Wettbewerbes ergriffen hätte. Dank ihnen haben Private wie auch Wiederverkäufer die Möglichkeit, an den offiziellen Grossimporteuren vorbei günstig Autos einzuführen. Zur grossen Sorge der freien Autohändler wollen die Generalimporteure die befristeten Schutzmassnahmen zu Fall bringen. Die freien Händler hingegen fordern, dass die Massnahmen gar ausgebaut werden und dass sichergestellt wird, dass diese in der Praxis wirken.

Zulassungsverfahren zu kostenintensiv fürs Gewerbe

Der Verdruss der freien Autohändler ist umso grösser, als auch der Staat ihnen Steine in den Weg legt. Das grösste Hindernis ist die im Juli 2012 eingeführte CO₂-Abgabe auf Neuwagen. Private und kleingewerbliche Direktimporte sind durch die Abgabe 125 Prozent höher belastet als Generalimporteure. Deshalb sind die Direkt- und Parallelimporte eingebrochen.

Auch Preisüberwacher Meierhans vermutet einen solchen Zusammenhang. «Die CO₂-Sanktionen behindern private Importe sehr stark», lautet eine seiner «Hypothesen». Er ortet «ungleiche Spiesse» zuungunsten der Parallel- und Kleinimporteure: «Sie können anders als die Grossimporteure keine CO₂-Durchschnittswerte ihrer Flotte angeben», da «jeder

einzelne PKW bewertet wird.» Die Kleinen zahlten «unverhältnismässig» mehr. Meierhans stösst sich überdies an den «bürokratischen Hürden», die den preisgünstigen Direkt- und Parallelimport von Neuwagen erschweren. «Das Zulassungsverfahren an sich und seine konkrete Ausgestaltung sind in Form und Umfang ein enormer administrativer Aufwand für Direktimporteure.» Des Weiteren seien für das Kleingewerbe effiziente Typengenehmigungen, von denen die Grossimporteure profitierten, nicht vorgesehen. Versuche, das Verfahren zu vereinfachen, seien vorerst gescheitert. Für den Preisüberwacher ist es zudem nicht sinnvoll, dass neue oder fast neue Autos, die an den Generalimporteuren vorbei ins Land gelangen, der Motorfahrzeugkontrolle vorgeführt werden müssen.

Alle diese Hindernisse bringen den Preisüberwacher dazu, die «provokative Frage» in den Raum zu stellen, ob der Staat die Marktöffnung «vereitelt», welche die Weko mit Schutzmassnahmen und mitunter drakonischen Bussen zustande gebracht hat. Ist also im Autohandel «der Wettbewerb in Gefahr»?

Für Roger Kunz, Präsident des Verbandes freier Autohandel, ist der Fall klar: Der Wettbewerb ist akut gefährdet. Es schmerze die mit Exklusivverträgen ausgestatteten Generalimporteure, dass sie durch die neue Konkurrenz und den damit verbundenen Preisdruck im Jahr 1,5 Milliarden Franken weniger einnehmen würden. Der Wettbewerbsdruck aus dem Ausland habe sie auch gezwungen, die Vorteile der Frankenstärke den Konsumenten zeitnah weiterzureichen. «Nun ziehen die Generalimporteure auf der politischen Ebene alle Register», um die unliebsamen Wettbewerber loszuwerden.» Die Generalimporteure hingegen halten die Schutzmassnahmen der Weko für obsolet.

Victor Weber (Text) und René Ruis (Foto)