

Wettbewerbskommission WEKO
Herrn Patrik Ducrey
Monbijoustrasse 43
3003 Bern

Bern, 29. April 2015 sgv-Sc

Stellungnahme

Wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeughandel

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Für den sgv ist die neue Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeugsektor unter Beachtung folgender Anträge zu begrüssen:

1. Rechtsfolge (Art. 19 rev. KFZ-BM): Ein Verstoss gegen die KFZ-Bekanntmachung soll als grundsätzlich unzulässig erachtet werden. Die bisherige Regelung der WEKO, wonach grundsätzlich eine Kartellgesetz-Widrigkeit vorliegt, wenn sich der Verstoss gegen die KFZ-Bekanntmachung nicht rechtfertigen lässt, ist mit dem seit 2003 unveränderten Kartellgesetz vereinbar. Die klare Regelung ist vor allem deshalb wichtig, weil eine grosse Anzahl von Fällen in diesem Zusammenhang den zivilgerichtlichen Weg geht. Eine einheitliche Vorgabe erleichtert die Rechtsprechung und schafft eine stabile Rechtspraxis.

2. Marktabgrenzung (Erwägung III, V; Art. 23 rev. KFZ-BM; Erl. Ziff. 7/36): Es soll explizit erwähnt werden, dass im KFZ-Gewerbe drei unterschiedliche sachlich relevante Märkte abzugrenzen sind: (i) Markt im Neuwagenhandel ("Sales"); (ii) Markt für Reparatur- und Wartungsarbeiten ("After Sales") sowie (iii) Markt für Ersatzteilhandel. Die ganze KFZ-Bekanntmachung (sowie die europäische Praxis, auf welche verwiesen wird) setzt voraus, dass unterschiedliche Märkte abgegrenzt werden können. Gerade wegen des Bestehens separater, d.h. abgrenzbarer Märkte werden verschiedene Vertragstypen eingegangen.

3. Neuwagenhandel: (Gross-)Flottengeschäft: Das Flottengeschäft soll als eigenständiger Markt zählen. Es soll zudem sichergestellt werden, dass (i) der Importeur das Flottengeschäft und damit insbesondere das Grossflottengeschäft für den Handel öffnet, und dass (ii) dort, wo sich der Importeur das Flottengeschäft selbst vorbehält (im Sinne eines vertraglich vorbehaltenen Direktgeschäfts) oder über das konzernerneigene Retailnetz kontrolliert, der Händlerschutz infolge der grösseren Abhängigkeit vom

Importeur weiter gestärkt wird. In der Praxis haben sich viele Generalimporteure das Flottengeschäft vorbehalten, so insbesondere das Grossflottengeschäft. Das Flottengeschäft macht in vielen Marken mehr als 50% des Umsatzes. Den anderen Händler verbleiben damit in der Regel weniger als 50% des Marktes. Diesen Marktanteil müssen sie sich zudem mit den Retail-Betrieben der Generalimporteure teilen. Im Ergebnis sind je nach Marke noch 25%-Marktanteil für die Markenhändler verfügbar. Wenn die WEKO den Importeuren neu erlaubt, im Hinblick auf den After-Sales-Vertrag auch quantitative Kriterien anzuwenden, wird die Abhängigkeit der Händler weiter erhöht. Die Lockerung der Händlerschutzbestimmungen ist ein Anreiz zur weiteren Vertikalintegration des KFZ-Gewerbes.

4. Kontrahierungszwang (Art. 9 Abs. 3, Art. 23 rev. KFZ-BM): Der Kontrahierungszwang soll wie bisher beibehalten werden, sofern die Voraussetzungen auf dem After-Sales-Markt erfüllt sind. Das unternehmerische Handeln von reinen Markenwerkstätten hat den Wettbewerb auf dem After-Sales-Markt nachweislich gestärkt. Entscheidend dafür war, dass die Garagisten auf diesem Markt die unter eine Garantie fallenden Reparaturarbeiten resp. die unter den Gratiservice fallenden Serviceleistungen erbringen können. Dies können sie aber nur, wenn sie als offizielle Markenwerkstätten ins offizielle Netz des jeweiligen Importeurs aufgenommen werden. Fällt der Kontrahierungsanspruch weg, wird die Variantenvielfalt in jenem Markt abnehmen. Zudem ist dabei zu berücksichtigen, dass sich seit der Einführung der KFZ-Bekanntmachung die Garantie- und Gratiservicefristen im Hinblick auf einen Neuwagen vervielfacht haben, ein After-Sales-Betrieb, dem ein Vertrag verweigert wird, heute damit regelmässig für mehr als 5 Jahre von Reparatur- und Serviceleistungen betreffend ein solches Fahrzeug ausgeschlossen ist.

5. Begründungspflicht (Art. 26 Abs. 2 rev. KFZ-BM): Die Begründungspflicht für sämtliche Kündigungen von Händler- und Werkstattverträgen sollen beibehalten werden. Kurz-Begründung: Der Kündigungsgrund ist entscheidend dafür, ob sich ein Händler/eine Werkstatt überhaupt erfolgreich gegen eine missbräuchliche Vertragskündigung wehren kann. Die Beweislast seitens der Garagisten würden erschwert werden, weil sie betreffend Kündigungsgründe Mutmassungen treffen müssten.

6. Inkraftsetzung (Art. 28 rev. KFZ-BM) / **Übergangsfrist** (Art. 27 rev. KFZ-BM): Die rev. KFZ-BM soll frühestens per 2018 in Kraft gesetzt werden. Die WEKO soll sich dabei das Recht vorbehalten, die Geltungsfrist rechtzeitig um jeweils weitere zwei Jahre zu verlängern. Die EU-Kommission wird 2017 vermutlich mit den ersten Abklärungen zur geltenden EU-GVO beginnen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die EU-Kommission eine erneute Kehrtwende machen wird. Die eher negativen Erfahrungen in den einzelnen EU-Staaten werden dabei ins Gewicht fallen. Die erwähnte Übergangsfrist soll den Schweizer Akteuren, erlauben, den Entwicklungen in der EU und den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sg



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Henrique Schneider
Ressortleiter