

MOTION PFISTER UND INDIREKTER GEGENVORSCHLAG ZUR «FAIR-PREIS-INITIATIVE»

I. Ausgangslage

Die Schweizer Automobilwirtschaft zählt insgesamt über 19'800 Betriebe mit einem gesamten Umsatz in Höhe von rund 95 Milliarden Franken (Zahlen 2019). 34,2 Mia. Franken werden dabei allein von den Schweizer Garagenbetrieben erwirtschaftet. In der Automobilindustrie sind total 226'230 Mitarbeitende beschäftigt und damit gleich viele Personen wie die Nahrungsmittel-, die Textil- und die Bekleidungsindustrie zusammen – und sie schafft mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze wie die Pharmaindustrie. Insgesamt hängt sogar jeder achte Arbeitsplatz direkt oder indirekt vom Auto ab.

Neuwagen und Serviceleistungen werden in der Schweiz fast ausschliesslich von den Generalimporteuren der jeweiligen Automarken vertrieben. Die Generalimporteure betreiben dabei ein Händler- und Servicepartnernetz (Vertriebspartner), das in der Schweiz aus etwa 4000 Betrieben, vorwiegend KMU, besteht. Da der gesamte Vertrieb von Neuwagen, Ersatzteilen, Spezialwerkzeug oder Werkstattsoftware vom Generalimporteur kontrolliert wird und die Vertriebspartner ihren Betrieb Jahre- bzw. Jahrzehntlang konsequent auf eine entsprechende Marke ausgerichtet haben, sind die Vertriebspartner wirtschaftlich von den Generalimporteuren abhängig. Dies führt zu einer erheblichen Marktmacht der Generalimporteure, deren Missbrauch v.a. den Vertriebspartnern und Endverbrauchern schadet. Erst kürzlich bestätigte der Oberste Gerichtshof in Österreich (OGH), dass der österreichische Generalimporteur von Peugeot seine Marktmacht gegenüber den österreichischen Vertriebspartnern missbrauchte.

Insbesondere vor dem Hintergrund dieser Marktstruktur und Machtverhältnisse, die durch wesentliche Entwicklungen wie die Elektrifizierung und Digitalisierung der Autobranche weiter zuspitzen, sind die aktuellen Gesetzgebungsprojekte – der Gegenvorschlag zur «Fair-Preis-Initiative» und die «Motion Pfister» – zu verstehen.



II. Gegenmassnahmen – Überblick

1. Gegenvorschlag zur «Fair-Preis-Initiative»

Die «Fair-Preis-Initiative» wurde vor dem Hintergrund überhöhter Schweizer Preise im Verhältnis zum Ausland lanciert. Das Anliegen der «Fair-Preis-Initiative» (FPI) wurde vom Parlament erkannt, welche mittels einem indirekten Gegenvorschlag das Kartellgesetz (KG) und das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) revidieren wird.

Die Revision soll die ungerechtfertigte Ungleichbehandlung von Schweizer Nachfragern im Vergleich zu ausländischen Nachfragern bei Preis und Geschäftsbedingungen eindämmen und damit insbes. tiefere Einkaufspreise ermöglichen. Ganz allgemein führt die Revision zu einer tieferen Eingriffsschwelle beim Missbrauch der wirtschaftlichen Verhandlungsmacht: Die Wettbewerbskommission (WEKO) und Gerichte können fortan auch eingreifen, wenn ein Unternehmen «relativ marktmächtig» ist, also nur im Verhältnis zu einzelnen Nachfragern bzw. Anbietern, und nicht erst, wenn ein Unternehmen «marktbeherrschend» ist, also den gesamten Markt dominiert. Die Schlussabstimmung zum Gegenvorschlag zur Fair-Preis-Initiative hat am 19. März 2021 stattgefunden. Der Bundesrat wird nun über den genauen Zeitpunkt des Inkrafttretens entscheiden (voraussichtlich: 1. Januar 2022).

2. Motion Pfister

Die Motion Pfister strebt nach einem effektiven Vollzug des Kartellrechts beim Kraftfahrzeughandel. Hintergrund der Motion ist die inkonsequente Anwendung des Kartellrechts und v.a. der KFZ-Bekanntmachung durch die WEKO und die Gerichte.

Der Vertrieb von Neuwagen und Serviceleistungen verlangt aufgrund der oben beschriebenen Marktstruktur der Automobil-Branche nach einer gezielten Regulierung. Die WEKO ist diesem Regulierungsbedürfnis nachgekommen und erliess schon im Jahre 2002 die sog. KFZ-Bekanntmachung (KFZ-Bek), welche konkrete Regeln zur Förderung des Wettbewerbs und Schutz der KMU und Konsumenten am KFZ-Markt beinhaltet. Diese regeln bspw. den Ersatzteilbezug, den Zugang zu Software oder die Kündigungsfristen von Vertriebsverträgen.

In der Praxis gilt allerdings weiterhin «das Recht des Stärkeren», nämlich das der Generalimporteure: Die WEKO hat zu wenige Ressourcen, um ihre eigenen Regeln flächendeckend durchzusetzen und die Gerichte wenden die Regeln der KFZ-Bek praktisch nicht an, da die Regeln für Gerichte unverbindlich sind. In diesem Zusammenhang fordert die Motion Pfister, dass die konkreten Regeln der KFZ-BEK in eine für Gerichte verbindliche Verordnung übertragen werden.

Die Motion wurde am 16. September 2020 vom Nationalrat angenommen und wird voraussichtlich in der Herbstsession vom Ständerat behandelt.



III. Gegenmassnahmen – Vergleich

Der Gegenvorschlag zur FPI sowie die Motion Pfister verfolgen unterschiedliche Ziele und ergänzen sich. Der Gegenvorschlag zur FPI garantiert insbesondere nicht den von der Motion Pfister verlangten effektiven Vollzug des Kartellgesetzes beim Kraftfahrzeughandel.

Die wesentlichen Unterschiede im Überblick:

	Gegenvorschlag «FPI»	«Motion Pfister»
Branche	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Branchen <p>Der Gegenvorschlag zur FPI ist keine sektorspezifische Regulierung, sondern ergänzt die allgemeinen Grundlagen des Kartellgesetzes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Kfz-Gewerbe <p>Die Motion Pfister richtet sich ausschliesslich an das KFZ-Gewerbe.</p>
Regulierungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Regeln, auslegungsbedürftig <p>Der Gegenvorschlag zur FPI erweitert das Kartellrecht um den allgemeinen Grundsatz der relativen Marktmacht und enthält keine konkreten Regeln für das KFZ-Gewerbe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konkrete Regeln, nicht auslegungsbedürftig <p>Die aus der Motion Pfister hervorgehende Verordnung enthält konkrete Regeln speziell für das KFZ-Gewerbe und zum Schutz von KMU und Konsumenten.</p>
Vergleich Allgemeine vs. Konkrete Regeln	<p>Folgende allgemeinen und auslegungsbedürftigen Verhaltensweisen <i>können missbräuchlich sein</i> (Art. 7 KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweigerung von Geschäftsbeziehungen • Diskriminierung von Handelspartnern • Erzwingung unangemessener Preise oder sonstiger Geschäftsbedingungen • Gegen bestimmte Wettbewerber gezielte Unterbietung von Preisen oder sonstigen Geschäftsbedingungen • Einschränkung der Erzeugung des Absatzes oder der technischen Entwicklung • Koppelungsgeschäfte: Die Pflicht beim Abschluss eines Vertrages weitere Leistungen zu beziehen • Grenzüberschreitende Preis- oder Konditionendiskriminierung 	<p>Folgende konkret für den Schweizer KFZ-Markt entwickelte Regeln gelten mit der Motion Pfister (Auswahl, vgl. KFZ-BEK):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freie Garagenwahl ohne Verlust der Herstellergarantie • Koppelung von Neuwagen-, Serviceleistungs-, und Ersatzteilvertrieb • Verkauf von Ersatzteilen an unabhängige Werkstätten • Zugang von unabhängigen Werkstätten zu den erforderlichen Informationen, Diagnosegeräten und Spezialwerkzeugen • Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs • Regeln für Kündigungsfristen

Behörden- und Gerichtspraxis

- Keine

In der Schweiz besteht weder eine Gerichts- noch eine Behördenpraxis zur relativen Marktmacht.

- WEKO-Praxis

Da KFZ-Bek schon seit 2002 besteht, existiert schon eine umfangreiche Behördenpraxis der WEKO zu den Regeln der zukünftigen Verordnung.

Zeithorizont Wirkungen

- Langfristig

Der Gegenvorschlag zur FPI entfaltet seine Wirkungen erst auf lange Sicht, nämlich wenn WEKO wie auch Gerichte, namentlich das Bundesgericht, eine verlässliche Praxis entwickelt haben.

- Sofort

Durch das Vorliegen von konkreten Regeln sowie die bereits existierende Praxis der WEKO zu den Regeln entfaltet die aus der Motion Pfister hervorgehende Verordnung sofortige Abhilfe für die KMU im KFZ-Gewerbe.

Möglichkeit eines Referendums

- Referendum möglich

Der Gegenvorschlag zur FPI ergeht in Form eines Gesetzes und untersteht damit dem fakultativen Referendum.

- Referendum nicht möglich

Die Motion Pfister verlangt den Erlass einer Verordnung. Verordnungen unterstehen keinem Referendum.

Stärkung Effektivität Kartellrechtvollzug im KFZ-Gewerbe?

- Möglich

Der Gegenvorschlag zur FPI erlaubt der WEKO und den Gerichten ein schnelleres Eingreifen bei wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnissen. Was konkret erlaubt oder nicht erlaubt ist im KFZ-Gewerbe wird nicht geregelt.

- Ja

Durch das Vorliegen von konkreten von der Fachbehörde erarbeiteter Regeln steht heute schon fest, dass der Kartellrechtvollzug im KFZ-Gewerbe mit dem Erlass der aus der Motion Pfister hervorgehenden Verfügung gestärkt wird.

Weiteren Informationen finden Sie unter agvs-upsa.ch

Der AGVS und die Partnerverbände Verband setzen sich damit für einen fairen Wettbewerb und für die Sicherstellung der Qualität der Dienstleistungen ein.

