

Sekretariat der
Wettbewerbskommission (WEKO)
Monbijoustrasse 43
3003 Bern

Bern, 8. Juni 2010

Revision der Vertikalbekanntmachung

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Revision der Vertikalbekanntmachung (VBK) Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist mit der vorgeschlagenen Revision der Vertikalbekanntmachung nicht einverstanden. Die KFZ-Bekanntmachung ist in der Fassung vom 21. Oktober 2002 zu belassen und der Primärmarkt (Handel) sowie der Anschlussmarkt (Reparatur/Service) im Automobilbereich auf diese Weise kartellrechtlich zu regeln.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Gemäss den einleitenden Bemerkungen der Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung vertikaler Abreden im Kraftfahrzeughandel (nachfolgend KFZ-Bekanntmachung genannt) sowie Ziff. 9 der Vertikalbekanntmachung findet die Letztgenannte nur dann auf

Wettbewerbsabreden im Kraftfahrzeughandel (und Anschlussmarkt) Anwendung, wenn in der KFZ-Bekanntmachung keine branchenspezifischen Vorschriften enthalten sind. Damit spielt die Vertikalbekanntmachung zum heutigen Zeitpunkt in der Automobilbranche eine untergeordnete Rolle. Dieser Umstand würde sich dann ändern, wenn die KFZ-Bekanntmachung dahin- und das Automobilgewerbe folglich unter die kartellrechtlichen Bestimmungen der Vertikalbekanntmachung fallen würden.

strasseschweiz ist im Einklang mit dem AGVS nach wie vor der grundlegenden Auffassung, dass die KFZ-Bekanntmachung die seitens der WEKO beabsichtigte Belebung des Wettbewerbs in der Automobilbranche erreicht hat. Gestützt auf dieses positive Resultat wie auch auf die breit abgestützte Akzeptanz dieser kartellrechtlichen Regelungen bei allen Betroffenen – bis hin zu den Konsumenten – fordert **strasseschweiz**, dass die KFZ-Bekanntmachung auch für die Zukunft und ohne zeitliche Limitierung aufrecht erhalten wird – unabhängig davon, ob die KFZ-GVO in der Europäischen Union (EU) fortbesteht und sich weiter entwickelt.

Würde die heutige KFZ-Bekanntmachung wegfallen und damit ausschliesslich die Vertikalbekanntmachung auf die Wettbewerbsabreden der Automobilbranche angewendet, hätte dies überaus negative Konsequenzen – und zwar nicht nur zulasten des schweizerische Automobilgewerbes, sondern in erster Linie auch für die Konsumenten. Die heute durch die KFZ-Bekanntmachung gewährleistete Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs, die freie Standortwahl von Filialbetrieben, die Trennung von Vertrieb und Kundendienst, die Kündigungsfrist von zwei Jahren sowie eine grosse Zahl andere Regelungen würden ersatzlos dahinfliegen.

Damit würde die Möglichkeit geschaffen, dass Lieferanten und Hersteller mit der Unterstellung unter die Vertikalbekanntmachung die sich ihnen neu eröffnenden grossen Regelungsspielräume zu ihren Gunsten nutzen und damit den derzeit funktionierenden Wettbewerb zulasten der Konsumenten wesentlich verringern würden. Es kann hierzu auf das der WEKO bekannte einlässliche Gutachten der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) aus dem Jahr 2009 verwiesen werden, das die überaus negativen Folgen eines Wegfalls der KFZ-Bekanntmachung und Unterstellung des Automobilgewerbes unter die Vertikalbekanntmachung einlässlich darstellt.

Die zu revidierende Vertikalbekanntmachung beinhaltet keine autogewerbespezifische Regelungen und trägt folglich in der nunmehr vorgelegten Fassung in keiner Weise den im Automobilmarkt herrschenden besonderen Gegebenheiten und Mechanismen – insbesondere den wirtschaftlichen Markt- und Machtverhältnissen, d.h. insbesondere dem enormen Machtgefälle zwischen Lieferanten und Verkaufs- sowie Reparaturbetrieben – Rechnung. **strasseschweiz** geht folglich davon aus, dass die KFZ-Bekanntmachung und damit die branchenspezifischen Regelungen bestehen bleiben und somit für die kommenden Jahre weitergeführt werden. Im Falle eines künftigen Wegfalles der KFZ-Bekanntmachung wären die Vertikalbekanntmachung zwingend nochmals grundlegend zu revidieren, um autogewerbespezifische Regelungen aufzunehmen – dies nicht nur für den Anschlussmarkt (wie es in der EU im Hinblick auf den Wegfall der KFZ-GVO für die Vertikal-GVO in Aussicht gestellt wird), sondern insbesondere auch betreffend den Handel. Gestützt auf die vorangegangenen Ausführungen stellt **strasseschweiz** folgenden **Antrag**:

Bei einem allfälligen künftigen Wegfall der KFZ-Bekanntmachung ist die Vertikalbekanntmachung nochmals einer Revision zu unterziehen. Dabei sind die branchenspezifischen Regelungen für den Primär- wie Anschlussmarkt des Automobilgewerbes in erforderlichem Umfang zu berücksichtigen.

II. Detailbemerkungen

2.1. Erwägung Bst. c und Ziff. 15 Abs. 2 – Rechtfertigung

strasseschweiz stellt – mit Blick auf die heutigen Verhältnisse in der Automobilbranche – den in der Erwägung Bst. c sowie in Ziff. 15 Abs. 2 der Vertikalbekanntmachung definierten Schwellenwert in der Höhe von 30 Prozent in Frage und bezweifelt letztlich, dass dieser der Vertikal-GVO der EU entnommene Grenzwert 1:1 in die Schweiz übertragen werden kann und darf. Zum heutigen Zeitpunkt verfügt kein Automobillieferant über den geforderten Anteil von mehr als 30 Prozent am relevanten Markt. Trotz der teilweise deutlich geringeren Marktanteile sind die Lieferanten, die regelmässig einen global tätigen Automobilkonzern im Rücken haben, jedoch derart machtvoll, dass diese ohne eine einlässliche kartellrechtliche Reglementierung ihre Verträge respektive Vertragsverhältnisse mit den Händlern und Servicepartnern, die ihrerseits wohl ausnahmslos im KMU-Bereich anzusiedeln sind, diktieren respektive kontrollieren können.

Hinsichtlich der Automobilbranche macht ein solcher Schwellenwert folglich keinen Sinn, vielmehr würde damit dem enormen Machtgefälle zwischen den Lieferanten und den Händlern/Servicepartnern in unzureichendem Mass Rechnung getragen.

2.2. Ziff. 6 – Wettbewerbsverbote

Die heutige KFZ-Bekanntmachung verbietet es dem Lieferanten/Generalimporteur, den Händler/Servicepartner zu einem Mindestabnahmevolumen von Waren zu verpflichten. Damit wird im Automobilbereich gewährleistet, dass qualitativ gleichwertige Waren zu tieferen Preisen von Drittunternehmen oder aus der EU bezogen werden können, was dem Konsumenten in preislicher Hinsicht spürbar zugute kommt. Aus der Perspektive des Autogewerbes ist es folglich überaus schädlich, wenn die Lieferanten ein Mindestabnahmevolumen bis hin zu 80 Prozent der Vorjahreseinkäufe vertraglich einverlangen können. Eine solche Regelung zulasten des Autogewerbes würde nicht nur die heutige Möglichkeit des Parallelimportes wesentlich einschränken, sondern auch die Händler/Servicepartner als überaus investitionsintensive KMU-Betriebe, die heute unter einem enormen finanziellen Druck stehen, in eine noch grössere Abhängigkeit von übermächtigen Lieferanten drängen.

2.3. Ziff. 9 – Verhältnis zu anderen Bekanntmachungen

Unter Verweis auf die eingangs angeführten grundsätzlichen Bemerkungen ist die KFZ-Bekanntmachung in der Fassung vom 21. Oktober 2002 zu belassen und der Primärmarkt (Handel) sowie der Anschlussmarkt (Reparatur/Service) im Automobilbereich auf diese Weise kartellrechtlich zu regeln. Die KFZ-Bekanntmachung hat den Wettbewerb im schweizerischen Automobilgewerbe nachweislich belebt und ist auch für die künftige Aufrechterhaltung des Wettbewerbs von grundlegender Bedeutung.

2.4. Ziff. 10 – Vermutungstatbestände

Die heutige KFZ-Bekanntmachung ermöglicht es dem Lieferanten, sein Vertriebsnetz entweder selektiv oder exklusiv aufzubauen. Diese Wahlmöglichkeit ginge dem Lieferanten verloren, würde das Automobilgewerbe unter die Vertikalbekanntmachung fallen.

2.5. Ziff. 12 Bst. h – Erhebliche Wettbewerbsbeschränkungen

In der heutigen KFZ-Bekanntmachung wird zugunsten des Automobilgewerbes der Mehrmarkenvertrieb uneingeschränkt gewährleistet; hiervon ausgenommen ist lediglich die Möglichkeit des Lieferanten, Konzernmarken auszuschliessen. Für eine Vielzahl der heutigen Garagenbetriebe ist die Möglichkeit, mehr als eine Marke im Betrieb zu betreuen, von grundlegender Bedeutung. So kann nicht nur die Abhängigkeit von einem einzelnen Lieferanten entsprechend verringert, sondern auch das wirtschaftliche Risiko auf mehrere Marken verteilt werden. Letztlich wird mit der Möglichkeit des Mehrmarkenvertriebs auch die Angebotsvielfalt zugunsten des Konsumenten erhöht und der Wettbewerb entsprechend belebt.

Eine Regelung, wie sie heute in der KFZ-Bekanntmachung enthalten ist, ist für das Automobilgewerbe zwingend notwendig. **Die Mehrmarkenvertriebsregelung der Vertikalbekanntmachung ist folglich abzulehnen**, da der Lieferant gestützt auf diese Bestimmungen letztlich die Markenexklusivität in einem Garagenbetrieb erzwingen kann.

2.6. Ziff. 13 – Unerhebliche Wettbewerbsbeeinträchtigung aufgrund der Marktanteile

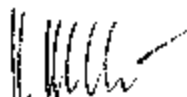
strasseschweiz hinterfragt den seitens der WEKO definierten Schwellenwert in der Höhe von 15 Prozent. Zum heutigen Zeitpunkt verfügt nur eine sehr geringe Anzahl Automobillieferanten über den geforderten Marktanteil von 15 Prozent am relevanten Markt. Trotz der geringeren Marktanteile sind die Lieferanten, die regelmässig einen global tätigen Automobilkonzern im Rücken haben, jedoch derart machtvoll, dass diese ohne eine einlässliche kartellrechtliche Reglementierung ihre Verträge respektive Vertragsverhältnisse mit den Händlern und Servicepartnern, die ihrerseits wohl ausnahmslos im KMU-Bereich anzusiedeln sind, diktieren respektive kontrollieren können.

Hinsichtlich der Automobilbranche macht ein solcher Schwellenwert folglich keinen Sinn. Vielmehr würde damit letztlich dem – unabhängig von Marktanteilen – enormen Machtgefälle zwischen Lieferanten und Händlern/Servicepartnern in unzureichendem Masse Rechnung getragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller