

Wettbewerbskommission Sekretariat
Monbijoustrasse 43
CH 3003 Bern

Per E-Mail an: weko@weko.admin.ch

11. Mai 2015

Bekanntmachung über die wettbewerbsrechtliche Behandlung von vertikalen Abreden im Kraftfahrzeugsektor

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. März 2015 haben Sie uns zur Stellungnahme zum oben genannten Geschäft eingeladen. Mit Schreiben vom 24. April 2015 haben Sie uns freundlicherweise die Frist zur Stellungnahme bis spätestens 12. Mai 2015 erstreckt. Hierfür und für diese Gelegenheit der Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens. economie suisse hat bei ihren Mitgliedern – bestehend aus 100 Branchenverbänden, 20 kantonalen Handelskammern sowie grösseren Einzelunternehmen – eine interne Konsultation durchgeführt. Nach Diskussionen auch im Rahmen unserer Kommission für Wettbewerbsfragen nehmen aus einer gesamtwirtschaftlichen Sicht wie folgt Stellung:

Zusammenfassung

- economie suisse kritisiert die Entscheidung der WEKO für eine weitgehende Beibehaltung der Kfz-Bekanntmachung und gegen eine Angleichung ans europäische Recht und fordert, dass sich die revidierte Kfz-Bekanntmachung („**Kfz-Bekanntmachung**“) bedeutend stärker an der Regulierung im EU/EWR-Raum orientiert. Es sind keine Gründe ersichtlich, weswegen der Schweizer Automarkt wesentlich anders behandelt werden soll, als die Märkte im unmittelbaren Ausland. Bereits in der Stellungnahme im vergangenen Herbst zur grundsätzlichen Stossrichtung der Revision hatte economie suisse gefordert, dass eine Anlehnung an einzelne Punkte der europäischen Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung („**Kfz-GVO**“) vorgenommen wird. Die Kfz-GVO ist nicht nur liberaler als der nun vorliegende Vorschlag der Bekanntmachung. Eine Annäherung an die Regelung im EU/EWR-Raum würde auch (1) erhebliche administrative Entlastung für die Unternehmen in der Schweiz bedeuten, könnte (2) Rechtssicherheit schaffen sowie (3) den Marktteilnehmern eine bedeutende Orientierungshilfe bieten.
- In formeller Hinsicht fordert economie suisse eine bessere sprachliche Verständlichkeit der Kfz-Bekanntmachung und den Verzicht der Formulierung absoluter Verbote, welche durch das Gesetz nicht gedeckt sind.

1 Einleitende Bemerkungen

Die WEKO hatte sich nach der ersten Vernehmlassung am 15. Dezember 2014 entschieden, die Kfz-Bekanntmachung beizubehalten und an die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen und die Praxiserfahrung anzupassen. Im Rahmen dieser zweiten Vernehmlassung stellt sich daher die Frage nicht, ob es eine entsprechende Regelung überhaupt braucht. Im Lichte künftiger Entwicklungen auf dem Markt, aber auch angesichts der hängigen Verfahren vor Bundesgericht¹, könnte es jedoch schon in absehbarer Zeit notwendig werden, die Kfz-Bekanntmachung erneut zu überarbeiten oder deren Notwendigkeit gar in Frage zu stellen.

Dadurch, dass die Kfz-Bekanntmachung nur geringfügig an die aktuellen kartellrechtlichen Entwicklungen angepasst werden soll, wird eine wichtige Möglichkeit, die Anwendung des schweizerischen Kartellrechts im Automobilbereich mit dem europäischen Wettbewerbsrecht zu harmonisieren, versäumt. Dies ist für die betroffene Branche stossend und stellt auch ein gefährliches Präjudiz für die Gesamtwirtschaft in Bezug auf andere wettbewerbsrechtliche Sachverhalte dar. Es sind keine Gründe ersichtlich, warum sich die WEKO für einen restriktiveren Ansatz entschieden hat, als er aktuell im EU/EWR-Raum Anwendung findet. Die Wirtschaft will einen funktionierenden Wettbewerb sicherstellen und gleichzeitig verhindern, dass wettbewerbsregulierende Auflagen die Marktteilnehmer unnötig einengen, **dieses Ziel wird mit der Kfz-Bekanntmachung verfehlt**. Der Fokus liegt zu stark auf dem Schutz einzelner Wettbewerber statt auf dem Wettbewerb als solchem.

2 Erhebliche Abweichung von der Regelung im EU/EWR-Raum

Bis 2012 hatte sich die WEKO bei der Redaktion der Bekanntmachung an der Kfz-GVO orientiert und diese sogar weitgehend übernommen. Die Kfz-GVO wurde im Juni 2013 substantiell angepasst und sieht eine gesteigerte Flexibilität für Hersteller und Importeure bei der Gestaltung ihrer Vertriebssysteme vor. So sind ein Verbot des Mehrmarkenvertriebes sowie diverse Schutzvorschriften zu Gunsten der Händler unter der Kfz-GVO nicht mehr unzulässig. Im EU/EWR-Raum wurde der Vertrieb von Neufahrzeugen der allgemeinen Vertikal-GVO unterstellt, d.h. es besteht keine Sonderregelung mehr für Kraftfahrzeuge.

Die vorgeschlagene Kfz-Bekanntmachung hält nun aber am bisherigen Regelungsraster in der Schweiz fest. Das von der WEKO vorgeschlagene Regelungsmodell hat damit deutliche Unterschiede zu demjenigen im EU/EWR-Raum zur Folge. Dies gilt auch für die Regelungsintensität: die Regelung in der EU ist liberaler als diejenige in der vorgeschlagenen aktualisierten Kfz-Bekanntmachung. Hier besteht nach Ansicht von *economiesuisse* noch erheblich Spielraum, die Kfz-Bekanntmachung stärker mit der entsprechenden Regulierung im EU/EWR-Raum abzustimmen. Auf Schweizer Besonderheiten, welche ohne nachvollziehbare Begründung eingeführt werden, ist zu verzichten. Dies betrifft insbesondere auch die Aufteilung von After-Sales in Service und Teilevertrieb:

3 Aufteilung After-Sales in Service und Teilevertrieb

Das EU-Wettbewerbsrecht erlaubt den Vertrieb von Ersatzteilen über autorisierte Werkstätten. Hersteller müssen für den Teilevertrieb kein separates selektives Vertriebssystem anbieten, welches reinen Teilehändlern die Aufnahme in das Vertriebssystem ermöglicht. Alle Hersteller verfügen in der Schweiz über ein weit verzweigtes Netz autorisierter Werkstätten, welche die Teile vertreiben. Dies funktioniert seit Jahren einwandfrei. Europaweit haben sich die meisten Hersteller dafür entschieden, Originalteile

¹ Im Entwurf der Bekanntmachung wird festgehalten, dass eine qualitativ schwerwiegende Beeinträchtigung trotz quantitativ geringfügiger Auswirkungen erheblich sein kann. Gerade diese Frage ist Gegenstand des laufenden Verfahrens GABA/Gebro vor Bundesgericht. Auch bezüglich der Marktsegmentierung (Erläuterungen Ziffer 6 und 7) sowie der Frage der Sanktionierbarkeit von Verstössen (Art. 18) wird ein Entscheid der WEKO, bevor ein gerichtlicher Entscheid hierzu vorliegt, bereits in eine generell abstrakte Regelung umgesetzt.

selektiv über ihre autorisierten Werkstätten an die unabhängigen Werkstätten zu verkaufen. Dieses Modell ist von allen Wettbewerbsbehörden in Europa akzeptiert. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die WEKO dieses Modell als nicht zulässig erachtet. Die neu eingefügte Ziff. 23(d) der Kfz-Bekanntmachung sollte entsprechend gestrichen werden.

4 Formelle Kritikpunkte

Der eigentliche Sinn einer Bekanntmachung ist es, den Adressaten einer gesetzlichen Regelung klare und verständliche Handlungsanweisungen zu geben, damit sich diese ohne Beizug von Fachspezialisten gesetzeskonform verhalten können. Dies ist mit der nun vorliegenden Bekanntmachung nicht möglich. Es ist sogar unklar, ob der Hausanwalt eines kleineren Gewerbeunternehmens die Bekanntmachung ausreichend versteht oder ob angesichts derer Komplexität nicht der Einbezug eines spezialisierten Anwaltes erforderlich ist.

Einzelne Punkte der Kfz-Bekanntmachung widersprechen der Systematik des Kartellgesetzes. So sieht Ziff. 4 der Kfz-Bekanntmachung beispielsweise vor, dass bestimmte Vertriebssysteme „nicht zulässig“ sind. Dieses absolute Verbot entbehrt einer gesetzlichen Grundlage. Statt „nicht zulässig“ sollte es beispielsweise analog zur kartellrechtlichen Systematik „kann ein Indiz für eine erhebliche Beeinträchtigung sein“ heissen.

5 Ausgesuchte weitere Punkte

Ausdrückliche Zulässigkeit von Service Paketen

Die Kfz-Bekanntmachung sieht in Ziff. 20(2) vor, dass zugelassene Werkstätten verpflichtet werden müssen, unentgeltlichen Kundendienst und Kundendienst im Rahmen von Rückrufaktionen für jedes in der Schweiz oder im EWR verkaufte Fahrzeug der Marke zu leisten. Bei dieser Wortwahl ist unklar, ob erweiterte Serviceleistungen, wie sie im Premium-Segment üblich sind (in der Regel für drei Jahre nach Kauf bzw. 100'000 Kilometern), zulässig sind, auch wenn sie Fahrzeugen, welche im EU/EWR-Raum verkauft werden, nicht angeboten werden. Die Bekanntmachung sollte dies klarstellen. Solche Service-Pakete haben sich in der Schweiz seit vielen Jahren bei allen Premium-Herstellern eingebürgert und sind ein wichtiges Instrument der hiesigen Händler, sich im Markt zu differenzieren.

Unklarheit des Verbots von Vertriebsbeschränkungen ausserhalb des EWR

Unklar ist aufgrund der Formulierung der Kfz-Bekanntmachung überdies, ob Beschränkungen des Bezuges und des Vertriebes nur gegenüber EWR-Ländern unzulässig sind oder ob solche Beschränkungen auch gegenüber Ländern ausserhalb des EWR (beispielsweise den USA oder Russland) unzulässig sind. Sachgerecht wäre eine Beschränkung auf den EWR.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen oder Unklarheiten zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse