

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

VON BENJAMIN WEINMANN

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge.

Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse



Argus Ref 36487986

Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfliegen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zu-

letzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiele weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen**

Schluss: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsse sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWE)

Argus Ref 36487986

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge.

Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von



Argus Ref 36486910

bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkongresse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Re-

gel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiele weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen**

Schluss: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsse sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWE)

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen Schluss**: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsse sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWE)

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagenetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die **Entscheidung in der Schweiz** übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter **Beschuss** (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge.



Argus Ref 36489633

Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und

Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkonkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiele weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge. Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich

pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesände-



Argus Ref 36488528

zung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkonkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der

rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiel weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen Schluss**: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsste sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWP)

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge.

Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von



Argus Ref 36481728

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen Schluss**: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsse sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWE)
bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:
> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufge-

taucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.
> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkonkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiele weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Argus Ref 36481728

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge.

Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von



Argus Ref 36490147

bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002 seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkonkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über

den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiele weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im allgemeinen Handel **umstrittenen Schluss**: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktionäre dieser Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BVE)

Garagisten: Angst vor Konkursen

Eine neue Studie über das Autogewerbe warnt vor einer Abschwächung des Kartellgesetzes



FDP-Nationalrat Markus Hutter vor seiner Garage in Winterthur.

Mögliche Teilrevision

Eine vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (EVD) beauftragte **Expertengruppe** hat die Folgen des revidierten Kartellgesetzes von 2004 analysiert und kam Anfang Jahr zu einem im **allgemeinen Handel umstrittenen Schluss**: Eine Teilrevision sei nötig. Ihre Begründung: Das Kartellgesetz soll für einen **einwandfreien Wettbewerb** zwischen Herstellern sorgen. Funktioniere dieser Wettbewerb, so müsste sich die Wettbewerbsbehörde nicht um die Organisation des Vertriebs eines einzelnen Produktes sorgen – also zum Beispiel ob Parallelimporte aus dem Ausland möglich sind. (BWE)

Der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz befürchtet eine Ausdünnung des Garagennetzes um 20 Prozent und steigende Preise für die Kundschaft.

VON BENJAMIN WEINMANN

FDP-Nationalrat Markus Hutter fürchtet um seine unternehmerische Freiheit als Garagist. Der Grund: Im Mai 2010 laufen in der EU die KFZ-Wettbewerbsregeln aus. Eine Verlängerung ist momentan umstritten. Sollten sie nicht weitergeführt werden, wäre es gut möglich, dass die Entscheidung in der Schweiz übernommen würde. Zudem steht in der Schweiz die entsprechende Regelung im Kartellgesetz unter Beschuss (siehe Box).

Hutter führt in Winterthur und Schaffhausen eine Garage mit BMW- und Mini-Cooper-Autos. Die Hutter Auto Riedbach Garage verkauft und wartet zudem Renault- und Dacia-Fahrzeuge. Nun hat Hutter Angst vor einem Rückfall in alte Zeiten: «Vor 2002 konnte ich



Argus Ref 36490898

pro Firma nur eine Marke führen. Eine Zusammenarbeit mit einer anderen Marke hätte mir vom Hersteller verboten werden können. Die Abhängigkeit von einer Marke war dadurch enorm.»

ENDE 2002 REGELTE die Eidgenössische Wettbewerbskommission das Verhältnis zwischen Herstellern und Händlern mit der KFZ-Bekanntmachung neu. 2004 folgte die rechtliche Abstützung im revidierten Kartellgesetz: «Damit wurde ich unternehmerisch freier. Ich könnte bei Bedarf Parallelimporte tätigen oder Ersatzteile direkt und nicht nur über den Markenpartner bestellen», so Hutter. Dies wirkt sich positiv auf die Rendite des Händlers und den Endpreis für den Kunden aus. Vor allem bei den Ersatzteilen beanspruchen die Hersteller grosse Margen für sich. «Alternative Bezugsquellen erlauben ein Sparpotenzial von bis zu 20 Prozent», so Hutter.

Im Kampf gegen eine Gesetzesänderung setzt der Auto-Gewerbe-Verband Schweiz (AGVS) auf eine noch unveröffentlichte Studie der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Sie führte eine Umfrage bei rund 4700 Garagisten durch. Die Studie, welche dem «Sonntag» auszugsweise vorliegt, warnt vor einer Rechtslagenänderung:

> Preise: «Es dürfte zu Preissteigerungen kommen», so das Fazit der Studie, weil das faktische Verbot von Mindest- und Festpreisen dahinfallen würde. Vor 2002

seien zum Teil bis zu 15 Prozent günstigere Grau-Importe im Markt aufgetaucht, so AGVS-Präsident Urs Wernli.

> Kündigungsfrist: Die zweijährige Kündigungsfrist würde wegfallen. «In der Rezession wäre dies fatal, da jede Kreditwürdigkeit fehlen würde», so Wernli, «es drohen Massenkonkurse».

WERNLIS BEFÜRCHTUNG hängt nicht zuletzt von den weiteren Punkten ab, welche die Studie thematisiert. So könnten die Hersteller den Händlern zum Beispiel verbieten, weitere Verkaufsstellen zu errichten. Laut Wernli würden die Hersteller ihre Autos dann vermehrt in den Ballungszentren verkaufen. Und bei den Ersatzteilen ist laut Studie damit zu rechnen, «dass die Werkstätten in der Praxis gezwungen werden, die in der Regel teureren Originalersatzteile über den Hersteller zu beziehen». Auch der rechtlich garantierte Zugang zu technischen Informationen fiel weg. Vor allem freie Garagen ohne Markenpartner sind aber auf diese Informationen angewiesen.

Sogar die möglichen Profiteure einer Gesetzesänderung stellen sich auf die Seite der Garagisten: «Wir würden es begrüßen, wenn die KFZ-Bekanntmachung und das Kartellgesetz vorläufig nicht abgeändert werden, da damit unnötige Unruhe im Markt entstehen würde», sagt Andreas Burgener, Chef des Importeure-Verbands «auto-schweiz».