

Output 67
Seite 25
Wirtschaft

Mehr rechtliche Sicherheit für Garagisten

Viele KMU-Garagen fühlen sich von grossen Autoherstellern und Importeuren ständig unter Druck gesetzt. Die Annahme einer Motion sorgt nun für eine klarere Gesetzgebung. In der Branche herrscht aber Uneinigkeit darüber, wie bedeutend die neue Verordnung sein wird.

Maurizio Minetti

Für die eine Seite ist es ein «Meilenstein», für die andere ändert sich nichts. Um was geht es? Der Ständerat hat am 14. März die Motion «Effektiver Vollzug des Kartellgesetzes beim Kraftfahrzeughandel» von Mitte-Nationalrat Gerhard Pfister einstimmig angenommen. Es geht dabei um das Autogewerbe, dem in der Schweiz ungefähr 5000 Händler und Garagisten angehören.

Im Wesentlichen will der Motionär erreichen, dass sich die kleinen Autohändler bei Auseinandersetzungen mit den grossen Marken besser wehren können. «Heute ist es eher so, dass die Hersteller und Importeure eine beträchtliche Verhandlungsmacht haben und die Konditionen diktieren. Die Händler und Werkstätten – zu 99 Prozent KMU – haben gar keine Wahl, als dem Diktat zu folgen», sagt Professor und Anwalt Patrick Krauskopf.

Kartellrechtliche Regeln werden verbindlich

Krauskopf ist ehemaliger Vizedirektor der Wettbewerbskommission (Weko) und schweizweit der Anwalt, der in den letzten Jahren mit Abstand die meisten Gerichtsverfahren «zum Schutz der Garagisten gegen grosse Marken und Importeure» geführt hat, wie er sagt. Für ihn ist die Annahme der Motion ein «Meilenstein».

An seiner Seite befinden sich zum Beispiel die Direkt- und Parallelimporteure, diverse andere Verbände und die Gewerkschaften Unia und Syna. Durch die Annahme der Motion sei der Bundesrat nun verpflichtet, eine Verordnung zu schaffen, welche «den Schutz der vielen KMU vor wettbewerbswidrigen Geschäftsgebaren der Grossen» an oberste Stelle setzt, so Patrick Krauskopf. «Das bedeutet, dass gewisse kartellrechtliche Regeln, welche bisher nur für die Weko galten, auch vor den Gerichten verbindlich werden sollen.» Krauskopf erwartet eine Umsetzung spätestens per Jahreswechsel.

Doch was ändert sich konkret? Krauskopf macht ein Beispiel: «Heute ist ein Garagist oft gezwungen, Händler-, Werkstatt- und Ersatzteilvertrag bei einem Hersteller oder Importeur abzuschliessen. Ihm wird zum Beispiel untersagt, eine weitere Filiale zu eröffnen, oder davon «abgeraten», Autos einer konkurrenzierenden Marke zu verkaufen.» In Zukunft könne sich ein Händler auf die bundesrätliche Verordnung berufen und zum Beispiel nur einen Werkstattvertrag unterzeichnen. «Dieser wäre dann frei, auch andere Automarken zu verkaufen. Die Garantie muss dabei immer gewährleistet werden.»

Hersteller und Importeure sehen die Situation anders. Sie argumentieren, dass die Weko die Regeln bereits vor Jahren

aufgestellt habe. Dino Graf, Sprecher des grössten Schweizer Autoimporteurs Amag, sagt: «Für uns ändert sich nichts, da wir die Vorgaben der gültigen KFZ-Bekanntmachung voll und ganz einhalten.» Graf bezieht sich auf die «KFZ-Bekanntmachung» der Weko aus dem Jahr 2015, welche die kartellrechtlichen Modalitäten in der Branche regelt. Die erste KFZ-Bekanntmachung stammt aus dem Jahr 2002.

Beweislast für Händler wird erleichtert

Auch der Autoimporteureverband Auto-Schweiz schreibt in einem Statement, durch die Annahme der Motion Pfister ändere sich an der grundsätzlichen rechtlichen Situation für die Mitglieder nichts. «Die Regeln und Vorschriften, wie sie seit rund 20 Jahren von der Weko in der KFZ-Bekanntmachung festgehalten sind, gelten unverändert.» Krauskopf räumt ein, dass die Weko die Regeln bereits vor Jahren aufgestellt habe. «Allerdings besteht ein grosser Unterschied zwischen einer unverbindlichen Weko-Regelung und einer Verordnung mit Gesetzeskraft.» Er habe bei mehreren Verfahren von Garagisten gegen grosse Hersteller und Importeure erlebt, dass die Zivilrichter die Weko-Bekanntmachung nicht ernst nehmen. Deshalb musste der Weg via verpflichtenden Parlamentsentscheid beschritten werden. Zudem: «Sollte es künftig zu Verfahren kommen, müssen Garagisten keine teuren kartellrechtlichen Beweise mehr aufbringen. Das erleichtert die Beweislast für Händler», sagt Krauskopf.

Eine Prozesswelle ist nicht zu erwarten

Wird nun also auf der Grundlage der Verordnung eine Prozesswelle in Gang kommen? «Nein», glaubt der Kartellrechtsexperte. Krauskopf geht eher davon aus, dass die Hersteller und Importeure schon vorgängig besser darauf achten werden, die Verordnung einzuhalten. «Es wird wieder eine Gesprächskultur geschaffen», hofft Krauskopf.

Zunächst muss aber noch die Ausarbeitung der Verordnung abgewartet werden. Die Direkt- und Parallelimporteure glauben, dass die Konsumentinnen und Konsumenten profitieren werden. Preise für Autos und Ersatzteile könnten durch vermehrten Preisdruck von Parallel- und Direktimporteuren sinken, so die Annahme. Auch werde es obligatorische Garantieleistungen bei importierten Autos geben. Beim Autoimporteureverband Auto-Schweiz – dem unter anderem die grossen Importeure Amag und Emil Frey angehören – hofft man derweil, dass mit der neuen Verordnung «für alle beteiligten Partner und Parteien in der Schweizer Automobilbranche mehr rechtliche Sicherheit geschaffen wird».

Autogaragen müssen sich oft an strenge Vorgaben der Hersteller und Importeure halten. Symbolbild: Getty

«Das ist ein Meilenstein.»

Patrick Krauskopf

Kartellrechtsexperte

«Es ändert sich nichts.»

Dino Graf