

## Investitionsschutz

# Das KFZ-Gewerbe unter Druck: Die Stärkung des Unternehmertums

Dieser Beitrag widmet sich dem Investitionsschutz im KFZ-Gewerbe, der Thema des XXVI. Atelier de la Concurrence am 12. Dezember 2017 war. Ein Gutachten der ZHAW ergab, dass markenspezifische Investitionen die Abhängigkeit der Garagisten vom Importeur verstärken und zu wenig geschützt sind. Möglichkeiten zum verbesserten Schutz werden dabei für die Schweiz erstmals aufgezeigt. Österreich hat diesbezüglich bereits Vorarbeit geleistet. Prof. Dr. Patrick L. Krauskopf und Sarah Umbricht, ZHAW School of Management and Law



## ■ Ausgangslage – das Schweizer Marktumfeld

In der Schweiz stehen mehr als 5000 KFZ-Betriebe ungefähr zwei Dutzend Importeuren gegenüber. Dies führt zu einer marktstrukturellen Abhängigkeit der KFZ-Betriebe gegenüber den Importeuren.

## Investitionen im KFZ-Gewerbe

Sowohl der Vertrieb von Neuwagen als

### Fakten zur Ausgangslage

In bisherigen Studien hat die ZHAW beim Thema Wettbewerbsförderung durch KFZ-Bekanntmachung folgende Beobachtungen gemacht:

- Die Untersuchung der Preisentwicklung im KFZ-Gewerbe zeigte seit Inkrafttreten der KFZ-Bekanntmachung bis 2015 einen **Wohlfahrtsgewinn von bis zu 319 Mio. Franken** für Konsumenten, die im Gefolge der KFZ-Bekanntmachung erreicht wurde.
- Die Förderung des Mehrmarkenvertriebs hat die **Vertriebskanäle für Fahrzeuge verbreitert** und somit die **Konkurrenz** unter den Händlern **verstärkt**.
- Der Anteil des **Mehrmarkenvertriebs** hat sich auf einem Niveau von ungefähr **35 Prozent** stabilisiert.
- Mehrmarkenunternehmen agieren **effizienter** und ressourcenschonender, das heisst mit geringerem Aufwand und sind damit **volkswirtschaftlich vorteilhafter**.

auch der Betrieb einer Werkstatt setzen markenspezifische Investitionen voraus. In den KFZ-Verträgen inklusive deren Anhängen werden Garagisten zu umfangreichen Investitionen auf eigene Kosten verpflichtet. Markenspezifische Investitionen umfassen zum Beispiel diverse bauliche Massnahmen, CI-Elemente, Innenausstattungen oder Werkstatteinrichtungen.

## Verträge

Die KFZ-Verträge, mit welchen die Investitionen ausgelöst werden, sehen auch umfangreiche Kontroll- und Überwachungsmechanismen vor. Es handelt sich um Innominatverträge, die nicht im Gesetz geregelt sind. Je nachdem, wie ausgeprägt die Eingliederung in die Organisation des Importeurs ist, gilt für KFZ-Verträge Auftrags-, Agentur- oder Arbeitsrecht.

## Schutzbedürfnis und Schutzrechte

Das Gutachten zeigt, dass die Amortisationsdauer von markenspezifischen Investitionen bei 60 Prozent der Garagisten fünf oder mehr Jahre und bei weiteren 30 Prozent drei bis vier Jahre beträgt. Die Amortisationsdauer übersteigt somit die übliche Kündigungsfrist von zwei Jahren deutlich. Da auch keine anderen Schutzmassnahmen vorgesehen sind, erweist sich der Schutz als ungenü-

gend, teilweise gar existenzgefährdend, falls der Vertrag nach einer grösseren Investition gekündigt wird.

## Möglicher Schutz durch Kartellrecht

Die KFZ-Verträge werden vom marktmächtigen Importeur formuliert und schöpfen den vertragsrechtlichen Spielraum zugunsten der Importeure aus. Das Kartellrecht schützt in solchen Fällen Händler und Werkstätten, die vom Importeur abhängig sind, vor sogenannten «unangemessenen Geschäftsbedingungen».

## Unangemessene Vertragsklauseln

Ob eine Vertragsklausel, welche die Amortisation einer Investition gefährdet, im kartellrechtlichen Sinne unangemessen ist, zeigt sich durch einen Vergleich mit dem dispositiven Vertragsrecht:

- Grundsätzlich können die Parteien eines Markenvertrags andere Regeln vereinbaren als im dispositiven Auftrags- oder etwa Agenturrecht vorgesehen sind.
- Ist aber eine Vertragspartei marktmächtig, kann eine einseitige Abweichung zugunsten der marktmächtigen Partei «unangemessen» sein und die entsprechende vertragliche Regelung wäre dann ungültig.

## Schutzmassnahmen

Um einen angemessenen Schutz zu gewährleisten, wäre eine Kombination von einer Mindestkündigungsfrist mit weiteren Rechten wie Auslagenersatz oder -beteiligung, Schadenersatz oder Sperrfristen für eine Kündigung oder eine Änderung des Vertrags (inklusive Anhänge) angezeigt.

## Ein Blick nach Österreich

Während in der Schweiz die Durchsetzung der Schutzrechte von abhängigen Garagisten gegen einen marktmächtigen Importeur noch schwach vorhanden ist, scheint Österreich in dieser Hinsicht voraus zu sein:

**Zivilprozesse:** Die Gerichte haben die überragende Marktstellung der Importeure anerkannt und festgestellt, dass ein Markenwechsel mit schwerwiegenden betriebswirtschaftlichen Nachteilen verbunden ist. Damit ein Garagist solche Nachteile geltend machen kann, muss er nicht in seiner Existenz bedroht sein; es reicht, wenn er massive Umsatzeinbussen hat oder einen wesentlichen Teil seiner Kundschaft verliert.

**Wettbewerbsbehörde:** In einem offi-

ziellen Positionspapier hat die österreichische Wettbewerbsbehörde festgehalten, dass die Praktiken der Importeure im Einzelfall missbräuchlich sein können.

**Eigenes Gesetz:** Mit dem Kraftfahrzeugschutzgesetz (KraSchG) wurden einige Regeln der KFZ-GVO zum Schutz der Garagisten auf Gesetzesebene verbindlich verankert.

**Empfehlung für die AGVS-Mitglieder**

Es ist dem AGVS zu empfehlen, Zivilgerich-

te sowie Wettbewerbsbehörden in Bezug auf die zunehmende Abhängigkeit der Garagisten von Importeuren sowie das entsprechende Schutzbedürfnis der KMU zu sensibilisieren. Das kartellrechtliche Instrumentarium steht streckenweise seit dem Erlass der KFZ-Bekanntmachung. Der Fokus sollte in den kommenden Jahren auf der Rechtsdurchsetzung liegen. <



Weitere Infos unter:  
[www.agvs-upsa.ch/de/dienstleistungen/recht-und-steuern](http://www.agvs-upsa.ch/de/dienstleistungen/recht-und-steuern)

## So gross ist die Abhängigkeit wirklich

Dr. Patrick L. Krauskopf zeichnet für die vom AGVS in Auftrag gegebene Studie verantwortlich. «Markenspezifische Investitionen des Garagisten sind ungenügend geschützt. Das Kartellrecht und die Weko können hier für faire Rahmenbedingungen sorgen», so der ZHAW-Professor. Seine wichtigsten Erkenntnisse in Kürze. Tatjana Kistler, Redaktion

### ■ Herr Dr. Krauskopf, inwiefern müssen Garagisten beim Thema Händlervorgaben bei Grossinvestitionen geschützt werden?

Prof. Dr. Patrick L. Krauskopf: Wir haben wissenschaftlich erhoben, dass markenspezifische Investitionen ungenügend geschützt sind. Die Amortisationsdauer ist deutlich länger als die Mindestkündigungsfrist. Ökonomisch betrachtet, müsste ein hinreichender Schutz eine Kombination von Mindestkündigungsfrist und weiteren Schutzmassnahmen wie Schadloshaltung und Auslagersatz enthalten.

### Welches Recht kommt zur Anwendung?

Im Einzelfall können auftrags-, agentur- oder arbeitsrechtliche Normen auf die KFZ-Verträge anwendbar sein. Dies kommt auf den Grad der Abhängigkeit des Garagisten vom Importeur an. Zudem schützt über alle Vertragstypen hinweg das Kartellrecht abhängige Unternehmen vor der einseitigen Auferlegung von unangemessenen Geschäftsbedingungen, worunter auch Vertragsklauseln im Zusammenhang mit markenspezifischen Investitionen fallen können. Was als «unangemessen» und somit kartellrechtswidrig gilt, kann sich durch einen Vergleich mit dem sogenannten dispositiven Vertragsrecht ergeben. Dieses sorgt regelmässig für einen fairen Interessenausgleich zwischen den Vertragsparteien.

### Welcher Schutz wird den Garagisten zuteil?

Der Schutz von Investitionen kann durch eine minimale Vertragslaufdauer von beispielsweise fünf Jahren, durch adäquate Kündigungsfristen sowie durch Massnahmen

wie etwa Verwendungs- und Auslagersatz während und nach dem Vertragsverhältnis oder der Schadloshaltung respektive Entschädigung für markenspezifische Investitionen erfolgen. Weitere Kündigungsbedingungen sind zum Beispiel die Pflicht zur Begründung, eine klare Einschränkung möglicher Gründe für die Kündigung des Vertrags, Austrittsbedingungen, Bearbeiten von und Berechtigung an Kundendaten sowie eine angemessene Kundschaftsent-schädigung.

## «Gerichte und Behörden müssen das Kartellrecht umsetzen und aktiv werden.»

Prof. Dr. Patrick L. Krauskopf

### Sie halten in Ihrer Studie fest, dass dies aber von der Realität abweicht.

Die Praxis zeigt, dass ein vertraglicher Investitionsschutz – abgesehen von den Regeln der KFZ-Bekanntmachung – nicht ausreichend vorhanden ist. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Zum einen sind die Verträge nicht eindeutig einem Vertragstyp zuordenbar. Daher besteht keine Gewissheit, welche vertragsrechtlichen Normen anwendbar wären. Diese Ungewissheit nutzen die Importeure zu ihren Gunsten. Zum anderen sitzt der Importeur regelmässig «am längeren Hebel», das heisst, viele Garagisten sind wirtschaftlich abhängig vom Importeur. Das gibt den Importeuren eine relative Verhandlungsmacht.

### Wie kann trotzdem der bestmögliche Schutz angestrebt werden?

Durch die Kombination bestehender Mittel. Das Vertragsrecht enthält verschiedene Schutzelemente, die mit der Kündigungsfrist von mindestens zwei Jahren kombiniert werden können, um einen angemessenen Schutz von markenspezifischen Investitionen zu gewährleisten.

### Wohin und wie muss der politische Weg zum Wohl der Garagisten gelenkt werden?

Es hat sich in den letzten zwölf Monaten gezeigt, dass vor allem die finanziellen Hürden für Garagisten, vor Schweizer Gerichten die Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften und der KFZ-Bekanntmachung gegenüber Importeuren durchzusetzen, bisweilen zu hoch sind. Es braucht deshalb die Bereitschaft der Weko, die eigene KFZ-Bekanntmachung auch wirklich durchzusetzen. Es ist wenig hilfreich, wenn die Weko die geschädigten Garagisten an Zivilrichter verweist. Wissenschaft und Politik sind somit gefordert, den Gerichten und der Weko nicht nur die Mittel zur Verfügung zu stellen, um Händler und Werkstätten vor kartellrechtswidrigen Praktiken zu schützen. Politik und Wirtschaft sind legitimiert, dies von Gerichten und der Weko zu erwarten. <



Prof. Dr. Patrick L. Krauskopf