



22.3838

**Motion Gugger Niklaus-Samuel.  
Schutz vor der einseitigen Einführung  
des Agenturmodells im KFZ-Markt**

**Motion Gugger Niklaus-Samuel.  
Protection contre l'introduction  
unilatérale du modèle de l'agence  
sur le marché automobile**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 28.02.24

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.03.25

*Antrag der Mehrheit*  
Ablehnung der Motion

*Antrag der Minderheit*  
(Ettlin Erich, Bischof, Hegglin Peter, Regazzi)  
Annahme der Motion

*Proposition de la majorité*  
Rejeter la motion

*Proposition de la minorité*  
(Ettlin Erich, Bischof, Hegglin Peter, Regazzi)  
Adopter la motion

**Präsident** (Caroni Andrea, Präsident): Es liegt Ihnen ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

**Wicki** Hans (RL, NW), für die Kommission: Die vorliegende Motion sieht vor, das Kartellgesetz so zu ergänzen, dass einerseits die Kündigung der Händler- und Werkstattverträge für das ganze Netz oder für einen grossen Teil des Netzes unzulässig ist, wenn der Hersteller nicht nachweisen kann, dass das neue Vertriebsmodell signifikant effizienter ist als das bisherige Vertriebsmodell. Andererseits ist es so zu ergänzen, dass das Kartellgesetz auch nach Einführung des Agenturmodells oder des Direktvertriebs auf das Verhältnis zwischen den KFZ-Herstellern und -Importeuren sowie den Schweizer Garagen anwendbar bleibt.

Gemäss dem Motionär beabsichtigen die internationalen KFZ-Hersteller, ihr Vertriebsmodell so zu ändern, dass sie den nationalen und grenzüberschreitenden Intra-brand-Wettbewerb unter den Händlern unterbinden können. Gleichzeitig sollen bisherige Vertriebsmodelle durch Agenturverträge ersetzt werden, was aus Sicht des Motionärs die unternehmerische Freiheit von über 5000 Schweizer KFZ-Händlern beseitigen würde. Auf ein solches Geschäftsverhältnis würde das Schweizer Kartellgesetz keine Anwendung finden, womit die Händler gegenüber der Marktmacht der Hersteller ungeschützt seien. Eine Annahme der Motion würde dazu führen, dass KFZ-Hersteller ihr Vertriebssystem nur unter bestimmten Bedingungen ändern könnten und dass das Kartellrecht auch in Agentur- oder Direktvertriebsmodellen zwischen den verschiedenen Akteuren im KFZ-Markt anwendbar bliebe.

Die Motion wurde im Nationalrat anlässlich der Frühjahrssession 2024 mit 141 zu 41 Stimmen bei 7 Enthaltungen angenommen. Der Bundesrat beantragt sie allerdings zur Ablehnung. Für ihn ist der Grundsatz zentral, wonach jedem Unternehmer und Unternehmen die Wahl und die Ausgestaltung seines Vertriebssystems grundsätzlich freistehen, sofern er damit nicht gegen das Kartellgesetz verstösst. Eine Annahme der



Motion mit entsprechender Anpassung des Kartellgesetzes würde einen starken Eingriff in die verfassungsmässig garantierte Wirtschafts- und Vertragsfreiheit bedeuten, denn im Endergebnis liefe dies auf einen Kontrahierungszwang hinaus. Ein solcher Eingriff würde zugleich eine wesentliche Behinderung der Innovation darstellen. Nicht zuletzt hätte dies auch für die Branche nachteilige Folgen, denn ein faktisches Kündigungsverbot könnte den Händlern den falschen Anreiz setzen, beim Aufbau eines neuen Vertriebssystems auf die Zusammenarbeit mit unabhängigen Händlern zu verzichten. Daher ist die Einführung einer solchen Regelung aus Sicht des Bundesrates sowohl branchenübergreifend als auch branchenspezifisch abzulehnen.

Zudem hält der Bundesrat fest, dass das Kartellrecht selbstverständlich auch beim Agenturmodell und beim Direktvertrieb gilt, worauf er in seiner Antwort näher eingeht. Ebenso bietet das Kartellrecht bereits jetzt die Möglichkeit, bei der Kündigung einer Geschäftsbeziehung im Einzelfall zu prüfen, ob damit ein Missbrauch einer relativ marktmächtigen Stellung im Sinne von Artikel 7 des Kartellgesetzes verbunden sein könnte. Somit deckt das geltende Kartellrecht allfällige problematische Folgen auch für diese spezifische Branche bereits ab. Die Mehrheit unserer Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates. Die freie Marktwirtschaft stellt einen wesentlichen Grundpfeiler unseres Staates dar. Eingriffe in dieses System dürfen nur getätigt werden, wenn sie dazu dienen, den Wettbewerb im Interesse der marktwirtschaftlichen Ordnung zu fördern. Dies ist auch das Ziel des Kartellgesetzes. Zudem ist zu bedenken, dass selektive Vertriebssysteme nicht grundsätzlich etwas Schlechtes sind. Dies ist auch der Grund, weshalb vertikale Abreden aus ökonomischer Sicht begründet werden können, während horizontale Abreden wesentlich problematischer sind.

Bei selektiven Vertriebskanälen kann z. B. ein Markenhersteller den Vertrieb und die Qualität bis zum Konsum mitbestimmen. Dies kennen wir aus verschiedenen Branchen. Im konkreten Fall ist wichtig, dass bei einem selektiven Vertriebssystem eines Automobilherstellers der Parallelimport möglich ist. Das ist hier der Fall. Allfällig marktmisshandlungsbrechendes Verhalten würde dabei unter das Kartellgesetz fallen und bliebe entsprechend auch weiterhin strafbar.

Im Fall des Agenturmodells ist das Kartellgesetz innerhalb eines Unternehmens oder Konzerns tatsächlich nicht anwendbar. Dies ist auch konsequent, da der Agent, also der Händler, selbst nicht als Vertreter eines wirtschaftlich unabhängigen Unternehmens auftritt, weil er in diesem Modell kein wirtschaftliches Risiko trägt. Dieses liegt von der Herstellung bis zum Verkauf an den Kunden beim Hersteller. Es wäre entsprechend sinnwidrig, in einer solchen Konstellation intern kartellrechtlich einzugreifen. Denn bekanntlich ist es der Eigentümer einer Ware, der den Preis bestimmt, im Fall des Agenturmodells also der Hersteller.

Für ein solches Modell sind allerdings einige Bedingungen zu erfüllen. Erst kürzlich hat ein Unternehmen die Weko konkret dafür angefragt und von dieser mehr als ein Dutzend Anpassungsvorschläge und Anregungen erhalten. Werden diese nicht umgesetzt, liegt auch kein Agenturmodell im kartellrechtlichen Sinne vor. Entsprechend wäre das Kartellgesetz dort vollumfänglich anwendbar.

Auch beim Agenturmodell ist der Kunde natürlich frei, sein Auto zu erwerben, wo er will, ob in der Schweiz oder in Deutschland. Die legale Zementierung der Hochpreisinsel Schweiz, die der Motionär kritisiert, ist also ebenfalls nicht gegeben. Sollte dies vertraglich eingeschränkt werden, käme Artikel 5 Absatz 4 des Kartellgesetzes zur Anwendung. Dies hat nichts damit zu tun, ob ein Agenturmodell vorliegt oder nicht, ob ein Missbrauch durch eine Marktabstottung oder aufgrund der relativen Marktmacht geschieht. Diesbezüglich bleibt das Kartellgesetz unabhängig von der Vertriebsform anwendbar.

Äusserst problematisch ist zudem, dass die Umsetzung der Motion zwar nicht explizit, aber faktisch per se zu einem Kontrahierungszwang führen würde. Denn die Möglichkeit der Kündigung eines Vertragsverhältnisses würde massiv eingeschränkt werden. Dies ist in unserer Rechtsordnung bis anhin nicht vorgesehen und bräuchte eine entsprechende Rechtsgrundlage, die erst noch zu schaffen wäre. Dann würde sich aber auch gleich das Problem der Verfassungsmässigkeit stellen.

Schliesslich ist daran zu erinnern, dass sich die ganze Automobilbranche im Umbruch befindet, dies nicht zuletzt

AB 2025 S 317 / BO 2025 E 317

aufgrund der Forcierung der Elektromobilität. Mit der neuen Technologie werden im After-Sales-Bereich ganz andere Voraussetzungen und Bedürfnisse zum Tragen kommen. Dies wird Hersteller und Händler herausfordern. In diesem entscheidenden Moment bestehende Strukturen zu zementieren, wäre daher kontraproduktiv. Diese würden einen notwendigen Systemwandel hemmen und die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Langfristig würde sich die Branche in der Schweiz damit selbst massiv schaden. Dies kann wohl kaum das Ziel der vorliegenden Motion sein.

Kommt noch hinzu, dass wir uns in dieser Session mit den Motionen zu Interchange Fees oder den versteckten Quersubventionierungen beim Automobileasing beschäftigt haben. Sowohl bei diesen Vorstössen als auch



beim vorliegenden Geschäft haben wir die entsprechenden Instrumente bereits zur Hand; ich habe es Ihnen gesagt. Es gibt auch die Möglichkeiten der Weko, aber anscheinend vertraut man der Weko nicht und will nun zusätzlich regulieren. Wieso diese zusätzliche Regulierung nicht gemacht wurde, als die Revision des Kartellgesetzes in diesem Rat war, ist mir leider nicht bekannt.

Aufgrund dieser Erwägungen beantragt Ihnen die Mehrheit unserer Kommission mit 6 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Motion abzulehnen. Deren Umsetzung würde zu einem massiven Eingriff in die Wirtschafts- und Vertragsfreiheit führen und dem Gedanken der Wettbewerbsfreiheit zuwiderlaufen. Damit wären sowohl verfassungsmässige Rechte als auch die privatrechtliche Vertragsautonomie stark tangiert. Letztlich würden auch die Innovationskraft gehemmt und bestehende Strukturen zementiert werden, was der Wettbewerbsfähigkeit langfristig eher schadet.

Das Kartellrecht sieht schon heute griffige Massnahmen gegen Marktmissbrauch vor. Vertrauen wir also auf die bestehende Grundlage und die funktionierende Marktwirtschaft. Ich darf Sie bitten, uns zu folgen.

**Ettlin** Erich (M-E, OW): Ich bitte Sie, diese Motion anzunehmen. Wir haben die Einwände der Kommissionsmehrheit gehört.

Erstens, und das ist wichtig, ich glaube, das ist unbestritten: Das Kartellgesetz kommt beim Agenturvertrag nicht zur Anwendung; das ist wichtig. Die Weko schreibt in einer E-Mail an einen Nationalrat, der jetzt nicht mehr Nationalrat, sondern Stadtrat ist: "Ja, es trifft zu, dass der Hersteller BMW in einem echten Agenturmodell dem deutschen echten Agenten verbieten darf, in die Schweiz zu liefern. Wie Sie richtig festhalten, ist ein echter Agent in Bezug auf den von ihm vermittelten Fahrzeugverkäufen kein Unternehmen im Sinne des Kartellgesetzes."

Das ist die erste Feststellung: kein Unternehmen im Sinne des Kartellgesetzes. Das hat auch konkrete Folgen. Dieser Garagist hat nämlich keinen Anspruch auf Mehrmarkenvertrieb oder Parallelimporte. Das wird also stark eingeschränkt. Und der Ersatz der Kündigungsfrist von zwei Jahren aufgrund von Artikel 8 KfzV würde durch eine OR-Kündigungsfrist von zwei Monaten ersetzt. Solche Folgen zu tragen, sind für einen kleinen Garagisten tödlich.

Zweitens werden Kartellabsprachen im Agentursystem kartellrechtlich nicht verhindert. Aber wir haben hier ungleiche Stärken und Grössenverhältnisse. Wir haben diesen Hersteller, den grossen Hersteller, und den KMU-Garagisten. Der Garagist wird in diesem Modell wettbewerbsrechtlich nicht geschützt, deshalb hat der Bundesrat die KfzV erlassen.

Vielleicht noch ein Wort zu meiner Motivation: Es gibt in meiner Gemeinde eine Garage, bei der ich von Kindesbeinen an Kunde bin – also 18 Jahre war ich schon. (*Heiterkeit*) Meine Eltern waren schon Kunden. Sie hat innert kürzester Zeit eine Vertretung verloren, nachdem sie vorher investiert hatte. Ich habe dann mit diesen Vertretern gesprochen. Die haben mir gesagt, ich könne das Auto ja in einem anderen Kanton kaufen; es wäre dann Nidwalden gewesen. Dieser Garagist hat meinem Bruder die Möglichkeit gegeben, die Lehre zu machen, nicht nur meinem Bruder, sondern vielen Leuten, er hat mir das einmal aufgelistet. Er fühlte sich als kleiner Garagist hier einfach unter Druck. Um diesen Nachteil der KMU-Garagen zu beseitigen, genügt es, das Kartellgesetz anzupassen, das will ja die Motion. Das Agentursystem wird nicht verboten, es geht nur darum, diese Machtunterschiede auszugleichen.

Dann kommt immer das Argument der Wettbewerbseinschränkung. Aber wo ist denn hier der Wettbewerb für die Kunden? Wettbewerb heisst am Schluss doch, dass es den Kunden dienen muss, also uns Konsumenten und Konsumentinnen. Aber wo ist denn da der Vorteil, wenn das Agentursystem besteht und der Grosse den Preis über die ganze Schweiz festlegt? Mein Vorteil ist doch, dass ich die Preise zwischen den Garagen vergleichen kann. Er liegt aber nicht darin, wenn ein grosser Autohersteller aus Deutschland – ich will keine Automarke nennen – sagt, welches der Preis für ein Auto ist, und zwar für jedes. Der Wettbewerb ist so sicher nicht gegeben. Es wurde gesagt, dass das auch dazu führt, dass Parallelimporte nicht mehr möglich sind. Es stärkt die Hochpreisinsel Schweiz.

Die Weko hat kürzlich in einem Schlussbericht die Agenturverträge von BMW und Mini überprüft und grossen Verbesserungsbedarf festgestellt; der Sprecher hat es auch erwähnt. Ohne diese Motion kann die Weko die KMU-Garagen nicht schützen. Es gibt diesen Verbesserungsbedarf. Warum sollen wir die KMU-Garagen schützen? Ich habe es gesagt: Es geht auch um die regionale Verteilung, es geht um Arbeits- und Lehrstellen in der Region. Sie müssen auch sehen: Agentursystem heisst, dass der Unternehmer eigentlich gar nicht mehr Unternehmer ist, das sind quasi nur noch Vertriebsstellen. Das hat vom Berichtersteller jetzt gut getönt. Dann wird die Marge für diese Vertriebsstellen enorm klein. Sie haben zwar kein Risiko, aber auch keinen Gewinn mehr. Das heisst, es würde auch Steuersubstrat aus den Regionen weggehen, und der Gewinn würde von den Regionen in die Zentren, ins Ausland verschoben.



Deshalb hat der Nationalrat diese Motion klar, mit 141 Ja-Stimmen, angenommen.  
Ich bitte Sie, hier meiner Minderheit zu folgen und unser Gewerbe zu schützen.

**Germann Hannes (V, SH):** Der Minderheitssprecher hat jetzt sehr treffend ausgeführt, welche Folgen das hat. Es hat eben vor allem negative Folgen für die Kunden, die ihr Auto da kaufen und unterhalten lassen möchten, wo sie wollen. Das soll möglichst in der Nähe geschehen. Und das ist für die Garagisten, die hier quasi zwischen Tisch und Bank fallen, etwas sehr Negatives. Sie sind völlig ausgeliefert.

Nun, ich möchte in Ergänzung zu den Begründungen einfach noch erwähnen, wo diese Motion eigentlich herkommt. Man wollte mit der Fair-Preis-Initiative und Artikel 5 des Kartellgesetzes unter anderem Parallelimporte zwischen den offiziellen Vertriebskanälen erlauben. BMW hat das nicht erlaubt, Sie kennen den Fall. Das Bundesgericht hat sich damit befasst. Beim echten Agenturmodell ist dies aber ganz legal möglich. Das bestätigt übrigens auch die Weko in ihrem Schreiben. Und das sollte uns schon zu denken geben.

Nun, die Motion Gugger verbietet nichts, sondern sagt Herstellern, dass erstens bei der Wahl des Agenturmodells, mit dem der Agent neu Unternehmer wird, die Schweiz nicht abgeschottet werden kann. Das ist tatsächlich so. Man möchte aber auch den Intrabrand-Wettbewerb nicht ausschliessen, zudem muss das Vertriebsmodell effizient sein. Und das kann jeder gut nachweisen, wenn es nicht nur darum geht, dass diese Garagen zugunsten der Grossen abgezockt werden sollen. Ich sage es jetzt einmal relativ pauschal.

Mit anderen Worten: Wir erweisen hier den kleineren Garagen, die einen grossen Teil der Versorgungsinfrastruktur in unserem Land ausmachen, einen Bärendienst, wenn wir sie diesem Modell ausliefern. Denn bei diesem ist ganz klar: Der Grosse setzt das Messer an – so, wie es im Moment global ja auch abläuft, indem von den Supermächten Drohungen ausgesprochen werden. Das könnte man jetzt bildlich auch etwas auf die neue Situation umlegen. Wir wollen doch nicht hinter die Fair-Preis-Initiative zurückgehen, die vom Volk angenommen worden ist. Das wäre wirklich alles andere als ein Geniestreich, dieser Schuss ginge nach hinten los.

Ich bitte Sie daher dringend, die Motion Gugger anzunehmen, damit der Bundesrat danach noch einmal über die

AB 2025 S 318 / BO 2025 E 318

Bücher gehen kann und sich das SECO damit befassen kann. Dieses unterstützt ja indirekt eigentlich die Motion.

**Broulis Pascal (RL, VD):** En préambule, je souhaite rappeler que l'on peut être pour le libre marché, mais que de temps en temps il y a des limites. Avec regret, on continuera à fermer nos bureaux de poste, notre dernière verrerie, tout cela en Suisse romande. Par contre, on a soutenu et j'ai aussi soutenu nos aciéries dans une autre partie de la Suisse, et je m'en réjouis. Aujourd'hui, on parle des PME dans le domaine de l'automobile. Ce type de structure fonde aussi la force de notre pays sur sa diversité et sa cohésion territoriale.

Nous examinons aujourd'hui la motion Gugger 22.3838. J'ai étudié en détail les arguments des partisans du non. Aucun de leurs arguments n'est convaincant, au contraire. Premièrement, l'argument selon lequel la motion introduirait une nouvelle réglementation est tout simplement faux. La motion vise à ce que les dispositions existantes du droit des cartels soient appliquées indépendamment du modèle de distribution, c'est-à-dire aussi au modèle d'agence. Deuxièmement, l'argument selon lequel la motion interdirait un modèle de distribution est également tout simplement faux. La motion met en avant le fait que le modèle de distribution doit être efficace pour le marché suisse. Ce principe est au coeur d'une économie de marché libérale. Troisièmement, en votant oui, notre conseil, comme l'a déjà fait le Conseil national, garantirait ce qui suit.

Les constructeurs étrangers peuvent aujourd'hui rendre la législation suisse sur les cartels inopérante en choisissant le modèle de distribution d'agence. En effet, la loi sur les cartels (LCart) et l'ordonnance sur les véhicules ne s'appliquent pas au véritable modèle d'agence. Les garagistes agents ne sont pas considérés comme des entreprises selon la pratique des autorités. Cette lacune est sciemment utilisée par les constructeurs pour contrôler les prix en Suisse et éliminer la concurrence dans notre pays. Un affaiblissement, donc, de la place économique suisse qui ne peut pas être dans notre intérêt.

Si la motion était adoptée, cela soulagerait nos PME du secteur automobile. Je le dis notamment à tous mes collègues qui mettent en avant à juste titre le fait qu'il faut réduire les charges, notamment bureaucratiques, des PME. L'acceptation de la motion n'apporterait aucune bureaucratie, mais garantirait la liberté d'entreprise de nos PME. Il convient de rappeler ici que la Constitution fédérale ne s'arrête pas à l'article 27. L'article 96 de notre Constitution exige que des mesures soient prises contre les comportements anticoncurrentiels.

La lacune actuelle, que les entreprises étrangères puissantes sur le marché ont d'ailleurs découverte, doit donc être comblée. C'est ici, aujourd'hui, à vous de le faire, pour renforcer notre place économique. De nombreuses



sections cantonales de l'Union professionnelle suisse de l'automobile, ainsi que nos 2500 garages – j'ai moi-même pu m'entretenir avec près de 100 garagistes de toutes marques au cours des derniers mois – voient leur existence en tant qu'entreprises indépendantes menacées par leur véritable modèle d'agence, qui est écarté de la LCart. Je veux que, à l'avenir aussi, la concurrence règne dans mon pays, et non pas qu'un cloisonnement et des distorsions du marché puissent être imposés sans aucune restriction à nos PME à l'étranger. Le fait que le véritable modèle d'agence ne soit pas couvert par la LCart désavantage nos PME. Cet avis est partagé par quelqu'un avec qui je ne suis pas toujours d'accord, le Surveillant des prix, Monsieur Prix. Je vous encourage à adopter cette motion et à la transmettre au Conseil fédéral.

**Parmelin** Guy, conseiller fédéral: Je vous invite, au nom du Conseil fédéral, à rejeter cette motion pour les quatre raisons suivantes.

Une telle interdiction globale est contraire à notre Constitution. Chaque entreprise est fondamentalement libre de choisir son système de distribution. Une telle restriction globale de la liberté de contracter de la part de l'Etat serait contraire à la liberté économique et contractuelle inscrite dans la Constitution. Une telle interdiction entraverait aussi le changement structurel et affaiblirait la capacité d'innovation du secteur. Cela ne freinerait pas seulement le développement technologique, par exemple en ce qui concerne la décarbonisation, mais augmenterait également les prix pour les consommateurs finaux. Une telle réglementation pourrait aussi décourager la collaboration avec les distributeurs indépendants lors de l'établissement d'un nouveau système de distribution. Une telle réglementation est aussi diamétralement contraire au droit en vigueur de la concurrence et au droit privé. En principe, le droit suisse n'impose une obligation de contracter que dans des situations exceptionnelles spécifiques, par exemple lorsqu'une position dominante ou un pouvoir de marché relatif est identifié. Toutefois, une obligation de contracter indépendante de l'abus serait une nouveauté dans le droit suisse des cartels, tant au niveau sectoriel qu'intersectoriel. Le Conseil fédéral s'oppose à son introduction.

Le droit des cartels en vigueur tient suffisamment compte d'éventuelles restrictions illicites à la concurrence par les constructeurs et importateurs automobiles. L'article 5 alinéa 4 de la loi sur les cartels protège les garages suisses contre le cloisonnement du marché par les constructeurs automobiles. C'est ce qu'a bien montré, en 2012, la décision de la Commission de la concurrence (Comco) dans l'affaire BMW, qui a été confirmée par le Tribunal fédéral en 2017. BMW a dû payer une sanction de près de 157 millions de francs suisses. De plus, la résiliation d'une relation d'affaires peut également constituer, dans certains cas, un abus de pouvoir de marché relatif au sens de l'article 7 de la loi sur les cartels. Ainsi, le 18 janvier 2024, la Comco a ouvert une enquête contre un fabricant de véhicules automobiles. Dans le cadre de cette procédure, elle examine si ce fabricant est relativement puissant sur le marché par rapport à un garage et s'il a abusé de ce pouvoir de marché en résiliant le contrat de distribution.

En outre, il convient aussi de noter que le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance dans le secteur automobile dans le cadre de la mise en oeuvre de la motion Pfister 18.3898. Celle-ci est entrée en vigueur le 1er janvier 2024 et remplace les dispositions de la communication concernant l'appréciation des accords verticaux dans le secteur automobile de la Comco. Elle tient déjà dûment compte des spécificités du marché automobile. Il n'est pas nécessaire d'aller encore plus loin dans la réglementation détaillée de ce secteur.

J'aimerais attirer votre attention sur l'enquête préliminaire récemment achevée par le secrétariat de la Comco concernant les "contrats d'agence Y". Il s'agit d'un cas dans lequel un constructeur automobile a souhaité introduire le modèle d'agence en Suisse et a engagé une procédure d'opposition à cet effet. Le secrétariat de la Comco a alors procédé à une enquête préliminaire après de larges études de marché. Celle-ci a conclu que le constructeur automobile concerné devait améliorer certains points de son projet de modèle d'agence s'il souhaitait l'introduire sans que cela pose problème au regard du droit des cartels. Ce cas montre de manière évidente que les autorités de la concurrence sont également extrêmement attentives à l'introduction du modèle d'agence sur le marché automobile et qu'elles n'hésitent pas à intervenir pour empêcher des restrictions à la concurrence qu'elles jugent injustifiées.

Enfin, je tiens à vous rappeler aussi que la conclusion d'un contrat d'agence reste volontaire. Cela signifie qu'un garage ne peut pas être contraint d'en signer un. Un contrat d'agence s'accompagne également d'avantages pour les garages: en particulier, ils ne supportent pas le risque économique et surtout pas le risque de vente des véhicules. Ils les vendent au nom et pour le compte du constructeur automobile et touchent une commission.

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral ne voit en l'occurrence aucune nécessité d'agir et il vous prie donc de rejeter la motion.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2025 • Zehnte Sitzung • 19.03.25 • 08h15 • 22.3838  
Conseil des Etats • Session de printemps 2025 • Dixième séance • 19.03.25 • 08h15 • 22.3838



### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.3838/7347)

Für Annahme der Motion ... 35 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2025 S 319 / BO 2025 E 319

