

BMW wollte nicht einmal kooperieren

Die Wettbewerbskommission verdonnert den Autohersteller zu einer Millionenbusse, weil dieser Direktimporte verhindert habe.

Von Hans Galli

Schweizer Kunden, welche von tiefen Europreisen profitieren wollen, fahren immer häufiger über die Grenze. Doch BMW hatte dies weitgehend verunmöglicht: Der Münchner Autokonzern hatte allen Händlern im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) verboten, Autos direkt in die Schweiz zu liefern. Darüber beschwerte sich eine grosse Zahl von Schweizer Kaufinteressenten und stellten der Wettbewerbskommission (Weko) umfangreiches Material über den E-Mail-Verkehr mit deutschen Händlern zu.

In diesen Mails war auch diese ominöse Klausel zu finden: «Dem Händler ist es weder gestattet, unmittelbar oder über Dritte neue BMW-Fahrzeuge und Original-BMW-Teile an Abnehmer in Länder ausserhalb des EWR zu liefern, noch Fahrzeuge für solche Zwecke umzurüsten.» Ein Exportverbot enthalten laut Weko auch die Vertriebsverträge für die Marke Mini, die zu BMW gehört.

Gestützt darauf und auf eine Sendung des «Kassensturz» im Schweizer Fernsehen eröffnete die Weko eine formelle Untersuchung für die Periode Oktober 2010 bis Oktober 2011. Diese hat laut Weko-Direktor Rafael Corazza eindeutige Beweise ergeben. Bei einem angenommenen durchschnittlichen Eurokurs von 1.25 Franken waren Autos der Marken BMW und Mini im Euroraum demnach um 20 bis 25 Prozent billiger. Je nach Modell entspricht dies einer Preisdifferenz von 7000 bis 41 700 Franken.

BMW war offenbar das schwärzeste Schaf unter den Autoherstellern: Bei den andern Marken sind die Direktimporte seit dem Kurssturz des Euro massiv angestiegen. Allen voran gilt das für Audi, Volkswagen und Volvo, wie die Weko anhand einer Grafik zeigte. Absolute Zahlen gab sie aber nicht bekannt - diese fielen unter das Geschäftsgeheimnis, so Corazza. Er könne nicht ausschliessen, dass auch andere Marken Verstösse begangen hätten, räumte er ein. Aber der Weko sei nichts darüber bekannt, und die Klagen der Kunden hätten fast nur BMW betroffen.

Erstaunt zeigte sich Weko-Präsident Vincent Martenet über zwei Dinge: Erstens habe BMW freimütig eingeräumt, es sei dem deutschen Mutterhaus darum gegangen, die Schweizer Händler durch Parallelimporte vor Konkurrenz zu schützen. Zweitens habe BMW bei der Untersuchung nicht kooperiert - das sei eher die Ausnahme. Grund: Kooperationswillige Unternehmen könnten bei einer Weko-Untersuchung mit einer milderen Busse rechnen.

BMW zieht vor Gericht

Wegen dieses Verhaltens gebe es im Fall BMW keine mildernden Umstände, und das Unternehmen werde mit 156 Millionen Franken gebüsst. Die Strafe sei in allen Teilen gerechtfertigt, sagte Martenet. Das Vergehen werde als «mittlerer Verstoss» geahndet. Der Strafrahmen von bis zu 10 Prozent des Umsatzes aus den vergangenen drei Jahren werde dabei nicht voll ausgeschöpft. Die Maximalstrafe von 10 Prozent sei für harte

Kartelle vorgesehen, zum Beispiel bei Preisabsprachen zwischen Konkurrenten.

BMW habe inzwischen den Händlern geschrieben, sie dürften nun doch liefern, denn die Schweiz sei wie ein EWR-Land zu behandeln, sagte Corazza. Diese Formulierung sei allerdings zu vage - die Weko verlange, dass das Verkaufsverbot ausserhalb des EWR aus den Vertriebsverträgen gestrichen werde.

Der Autohersteller weist die Vorwürfe der Weko «sehr entschieden» zurück und wird den Entscheid ans Bundesverwaltungsgericht weiterziehen, wie eine Sprecherin von BMW Deutschland sagte. Schweizer Kunden hätten sehr wohl im Ausland BMW und Mini kaufen können. Die Weko habe sich bei ihrem Entscheid nur auf 16 Beschwerden gestützt. Dies stehe in keiner Relation zu den mehreren Hundert Autos, die im Ausland an Schweizer Kunden verkauft worden seien.

Dritthöchste Busse

Nicht jeder muss zahlen

Die BMW-Busse ist die dritthöchste, welche die Wettbewerbskommission (Weko) je verhängt hat. Rekord waren 333 Millionen Franken für die Swisscom 2007 im Bereich Mobilfunk. Die Swisscom musste nicht zahlen: Sie zog das Urteil weiter und erhielt vor Bundesgericht Recht. Die zweithöchste Sanktion (220 Millionen) betrifft ebenfalls die Swisscom. Dabei geht es um schnelles Internet. Der Entscheid ist vor Bundesverwaltungsgericht hängig - zusammen mit sieben anderen Rekursen gegen Bussen, wie der stellvertretende Weko-Direktor Patrik Ducrey bestätigt. Grund für die Blockade ist ein Rekurs der Publigroupe. Die Weko hatte ihr 2,5 Millionen Franken Busse aufgebremmt, weil sie andere Inseratevermittler benachteilige. Die erste Instanz bestätigte die Busse, doch die Publi-groupe zog das Urteil 2010 weiter ans Bundesgericht. Ihr Argument: Die Weko dürfe keine direkten Bussen aussprechen, das verstosse gegen die europäische Menschenrechtskonvention. Laut Ducrey wird das Bundesverwaltungsgericht erst wieder über Weko-Fälle entscheiden, wenn die Frage geklärt ist. (-II-)

Entscheid der Wettbewerbskommission

Hohe Busse überrascht Kartellrechtler

Der Entscheid der Wettbewerbskommission (Weko) gegen BMW ist bislang der prominenteste im Importbereich. Die Busse von 156 Millionen Franken sei eine der höchsten weltweit, was Verfahren gegen sogenannte vertikale Absprachen - zum Beispiel zwischen Händlern und Produzenten - anbelangt, sagt Kartellexperte Patrick Krauskopf von der Kanzlei MCS-Law. Überrascht von der Höhe der Busse ist auch Kartellrechtsspezialist Patrick Sommer von der Zürcher Kanzlei CMS von Erlach.

Die Weko kann Bussen von bis zu zehn Prozent des Umsatzes erlassen. Die Weko taxiert den Fall als mittelschweren Verstoss. Erfahrungsgemäss würden dafür zwischen 4 und 7 Prozent des Umsatzes als Busse erhoben, sagen Kartellrechtler. Geht man von 5 Prozent aus, so hätte BMW in der Schweiz in den

vergangenen drei Jahren im Schnitt einen Umsatz von 1 Milliarde Franken erzielt. BMW selber spricht von einer Maximalstrafe, die das Unternehmen erhalten habe. Weko-Sprecher Patrik Ducrey widerspricht dieser Aussage, macht selber aber keine Angaben über die Höhe des Prozentsatzes.

Schwierige Beweislage

Kritisch werden auch die Chancen des Entscheids vor dem Bundesverwaltungsgericht bewertet. BMW hat bereits angekündigt, den Fall weiterzuziehen. Für Krauskopf, der früher Vizedirektor der Weko war, stellt sich die Frage, ob die Behörde beweisen kann, dass der Schweizer Markt für Konsumenten, die im Ausland einen BMW kaufen wollten, tatsächlich hermetisch abgeriegelt war. Er vermutet, dass ein Käufer, der bei einem ausländischen Händler insistiert habe, auch zu seinem Neuwagen gekommen wäre.

Die beiden Kartellrechtsexperten zweifeln, dass nun weitere prominente Verfahren im Bereich der Parallelimporte folgen. Bei Absprachen unter verschiedenen Anbietern, sogenannten horizontalen Kartellen, käme es öfter zu Selbstanzeigen eines einzelnen Herstellers, was die Arbeit für die Weko erleichtere, sagt Sommer. Absprachen zwischen Produzenten und Händlern nachzuweisen, sei dagegen weit schwieriger, sagt Krauskopf. Selbst Hinweise von Konsumenten, welche die Weko wegen der Frankenstärke vermehrt erhält, reichten selten aus. Grosse Preisunterschiede zwischen der Schweiz und dem Ausland und Indizien auf Kartellrechtsverstösse allein reichten kaum für eine Sanktionierung aus.

Der Weko-Entscheid könnte zudem die laufende Revision des Kartellgesetzes beeinflussen, vermuten die beiden Experten. Gegner eines schärferen Kartellrechts könnten nun mit Verweis auf den BMW-Fall argumentieren, dass das heutige Gesetz in seiner Form ausreichend sei, glaubt Sommer.

Andreas Möckli

BMW hatte allen Händlern im EWR-Raum verboten, Fahrzeuge direkt in die Schweiz zu liefern. Foto: Michaela Rehle (Reuters)