

Autor: Franziska Kohler
Unternehmen

«Das ist schmerzhaft für BMW»

BMW ist vor dem Bundesverwaltungsgericht abgeblitzt. Was das Urteil und die 156-Millionen-Busse für den Konzern bedeuten, sagt Kartellrechtsexperte Patrick Krauskopf.

BMW ist mit seiner Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht (BVG) abgeblitzt: Der Autokonzern muss eine Busse von 156 Millionen Franken bezahlen, wegen Behinderung von Importen in die Schweiz. Was bedeutet das für ihn? Das ist eine schmerzhaft Niederlage. Der Konzern kann das Urteil nun ans Bundesgericht weiterziehen, doch die Chancen, dass es dort noch gekippt wird, sind eher klein. Das BVG konnte sich umfassend mit den Unterlagen und der rechtlichen Argumentation der Wettbewerbskommission (Weko) auseinandersetzen, welche die Busse erlassen hat. Das Bundesgericht kann das Urteil nur noch beschränkt überprüfen. So kann es etwa lediglich rügen, der Sachverhalt sei offensichtlich falsch festgestellt worden.

Sie raten BMW also nicht dazu, den Entscheid beim Bundesgericht anzufechten? Ich habe das Urteil noch nicht analysieren können. Vom Schiff aus betrachtet würde ich es dem Konzern wohl trotzdem empfehlen. Es geht hier um Grundsatzfragen und um ein derart hohes Bussgeld, dass ich als Unternehmen beim obersten Gericht des Landes Rechtssicherheit suchen würde – vor allem, weil die Auslegung des Kartellgesetzes nach wie vor Fragen aufwirft.

Wie sieht es im Fall BMW aus? Bleiben hier Fragen offen? Die Sachlage scheint prima vista erstellt. Der Schweizer Gesetzgeber möchte seit 2014, dass die Weko gegen Unternehmen vorgeht, welche ohne Grund Exporte in die Schweiz unterbinden. Ich war überrascht, dass in den Vertriebsverträgen von BMW offenbar ein solches Exportverbot enthalten war.

Laut Weko-Sprecher Patrik Ducrey hat der Entscheid des BVG eine Signalwirkung. Was meint er damit? Die Weko hat die Aufgabe, gegen die ungerechtfertigte Abschottung des Schweizer Marktes vorzugehen. Im Fall BMW hat sie zu diesem Zweck zu relativ harten Mitteln gegriffen. Das ist sicher auch ein Signal: Die Weko ist nicht bereit, Verstösse gegen das Wettbewerbsrecht zu akzeptieren – und die Strafen, die sie ausspricht, sind schmerzhaft. 156 Millionen Franken sind viel Geld, das zahlt kein Konzern aus der Portokasse.

Stellt sich die Frage, was sich mit Signalen erreichen lässt. Der Weko wurde auch schon vorgeworfen, sie spreche zwar munter Bussen aus, habe aber die wenigsten davon wirklich einkassiert – unter anderem wegen Verfahrensfehlern und weil die Prozesse jahrelang dauern. Wenn eine Behörde über eine solch grosse Macht verfügt wie die Weko und existenzbedrohende Bussen aussprechen kann, dann müssen sich die gebüssten Unternehmen auch dagegen wehren können. Die Überprüfung der Weko-Entscheide nimmt eine gewisse Zeit in Anspruch, vor allem bei so komplexen wirtschaftlichen Sachverhalten. Bei den Verfahrensdauern liegt die Schweiz übrigens im internationalen Durchschnitt. Was die Verfahrensfehler betrifft: Es ist richtig, dass die Arbeit der Weko genau überprüft und die Behörde deswegen in der Vergangenheit gerügt wurde. Weil sie wegen materieller oder Verfahrensfehler zurückgepfiffen wurde,

durchlief sie einen Lernprozess. Dass das BVG ihr im aktuellen Fall recht gegeben hat, zeigt: Die Weko lernt dazu.

Wird sich die Erfolgsquote der Weko ab jetzt also erhöhen? Muss die Wirtschaft nun mehr Angst haben vor der Behörde? Erfolgsquote ist in diesem Zusammenhang nicht das richtige Wort. Es geht hier nicht um Erfolge und möglichst viele und möglichst hohe Bussen. Es geht darum, dass sich Unternehmen an die Wettbewerbsprinzipien unseres Landes halten. Wer sich nicht ans Gesetz hält, muss damit rechnen, von der Weko sanktioniert zu werden. Der Entscheid des BVG bedeutet aber sicher eines: Die Wahrscheinlichkeit ist kleiner geworden, mit einer Beschwerde gegen eine Weko-Busse recht zu bekommen.

Nun ist der Franken wieder fast so stark wie 2011, als der Fall BMW ins Rollen kam. Die Verlockung, Waren billiger im Ausland einzukaufen, ist riesig. Dürften bald ähnliche Bussen gegen andere Konzerne folgen, die deshalb billigere Parallelimporte verhindern wollen? Das glaube ich nicht. Es ist heutzutage sehr schwierig, ein System aufrechtzuerhalten, das die Schweizer Kunden vom Auslandeinkauf abhält, nur schon wegen des Onlinehandels. Das Autogewerbe hat die Preise nach Aufhebung der Frankenuntergrenze zeitnah angepasst. Denn es weiss genau, dass der Schweizer Kunde stets nach Möglichkeiten suchen wird, sich gegen marktabschottende Praktiken zu wehren. Verlieren würde in diesem Fall nämlich das Gewerbe selbst.

Ausgesprochen wurde die Busse bereits 2012, sie wurde damals auch als Warnschuss für die Autobranche bezeichnet. Wie ist die Situation heute? Hat die Branche ihre Lektion gelernt? Die Autobranche weiss, dass sie die Märkte offenhalten muss. Ungerechtfertigte Preisunterschiede sind im mittel- und hochklassigen Autosegment selten. Wenn, dann sind dies nach meiner Beobachtung – wie in jeder Branche – vereinzelt schwarze Schafe.

Nach dem Weko-Entscheid vor drei Jahren fragte bei den BMW-Fahrern nach, was sie zu den Vorwürfen sagen: