

heute.de, 03.08.2017

Absprachen unter deutschen Autobauern?

Kartellverfahren wäre „langwierig und kompliziert“



(Quelle: dpa)

Gab es wirklich konkrete Absprachen unter den großen Automobilherstellern - und wie sahen sie aus? Die Wettbewerbshüter der EU-Kommission beschäftigen sich mit dem Fall. Ein Verfahren könnte kompliziert und langwierig sein, sagt Kartellrechtler Albrecht Bach im heute.de-Interview.

heute.de: Die Europäische Kommission hat bekannt gegeben, dass sie Informationen zu möglichen Kartellen in der Automobilindustrie vorliegen hat. Warum beschäftigt sich Brüssel mit dieser Frage und nicht das Bundeskartellamt?

Albrecht Bach: Das Bundeskartellamt kann sich nur dann mit einer Angelegenheit beschäftigen, wenn die Kommission kein Verfahren führt. Sobald die Kommission ein Verfahren einleitet, ist die nationale Wettbewerbsbehörde gesperrt. Allerdings hat bislang noch keine der beiden Behörden bestätigt, dass sie überhaupt ermitteln, sondern nur, dass sie über Informationen verfügen.

heute.de: Ist das Bundeskartellamt am Verfahren dennoch beteiligt?

Bach: Zunächst arbeitet die Kommission allein. Sollte es zu Durchsuchungen in Deutschland kommen, würde das Bundeskartellamt daran mitwirken.

heute.de: Warum halten sich die Behörden derzeit so bedeckt?

Bach: Die Kommission will zum jetzigen Zeitpunkt weder den Gegenstand noch das Konzept ihrer Ermittlungen offenlegen. Wenn es den "Spiegel"-Bericht über den Verdacht der Kartellbildung nicht gegeben hätte, hätte die Kommission versucht, sich ein Bild zu machen, und dann eventuell Durchsuchungen bei den Unternehmen angeordnet. Das ist der Normalfall. Dieser Ablauf ist durch die Veröffentlichungen durcheinander geraten. Eine Untersuchung bei einem der beteiligten Unternehmen wäre jetzt ohne jeden Überraschungseffekt.

heute.de: Inzwischen streiten sich zwei Unternehmen, wer als erstes die Brüsseler Behörde informiert habe, um möglicherweise in den Genuss eines Strafnachlasses zu kommen. Diese Selbstanzeigen, von wem auch immer, sollen aber schon vor Jahren gemacht worden sein. Was hat die Kommission seit 2014 denn gemacht?

Bach: Wir haben bislang Informationen nur aus den Medien. Deswegen muss man mit Bewertungen vorsichtig sein. Nur die Kommission weiß, welche Erklärungen bei ihr wann eingegangen sind. Typischerweise ist der Zeitraum zwischen dem Eingang einer Kronzeugenaussage und nach außen erkennbaren Ermittlungen wie Durchsuchungen deutlich kürzer als drei Jahre. Jetzt haben wir einen deutlich untypischen Ablauf. Die Verzögerung kann verschiedene Gründe haben, über die wir derzeit nur spekulieren können. Es kann sein, dass sich die Behörde nicht sicher war, ob die angezeigten Absprachen wirklich harte Kartellrechtsverstöße waren und sie ein aufwändiges Verfahren einleiten soll oder nicht. Außerdem sind die Kapazitäten der Kommission begrenzt - nicht nur im Automobilsektor sind viele Verfahren anhängig.

heute.de: Die Unternehmen schweigen. Aber es soll bereits seit den 1990er Jahren Absprachen in rund 50 Runden gegeben haben. Sitzen in solchen Gruppen keine Kartelljuristen, um einen Verstoß von Beginn an zu unterbinden?

Bach: Unternehmen, die einen Kronzeugenantrag gestellt haben, müssen den Antrag und seinen Inhalt geheim halten, sonst verwirken sie die mögliche Bußgeldermäßigung oder einen Bußgelderlass. Nach meiner Kenntnis verfügen alle beteiligten Unternehmen über interne Kartelljuristen. Es würde mich sehr wundern, wenn der Informationsaustausch von diesen nicht untersucht worden wäre. Allerdings soll es sich um eine große Zahl von Gesprächsrunden gehandelt haben. Im Verlauf der vergangenen fünf bis zehn Jahre sind die Unternehmen viel zurückhaltender geworden, was die gegenseitige Offenlegung von Informationen angeht.

heute.de: Wie lange wird es dauern, bis wir etwas Konkretes von den Behörden und Unternehmen erfahren?

Bach: Die Kommission wird ihre Entscheidung, ob Bußgeldverfahren eingeleitet werden oder nicht, kaum im kommenden Jahr treffen. Beim Lkw-Kartell wurde der erste Kronzeugenantrag im September 2010 gestellt, im November 2014 legte die Kommission das Ergebnis ihrer Ermittlungen vor, und erst im Juli 2016 wurde die Vergleichsentscheidung gegen fünf Lkw-Hersteller bekannt gegeben. Bei den jetzigen Fällen haben wir es vermutlich nicht mit harten kartellrechtlichen Verstößen zu tun. Absprachen verstoßen keinesfalls immer gegen das Kartellrecht. Entsprechend aufwändig wird die Prüfung der Fakten sein.

heute.de: Ermitteln in solchen Fällen Einzelpersonen oder Teams?

Bach: Bei der Kommission bearbeiten solche Fälle Teams von mindestens fünf bis sechs Personen. Es können auch mehr sein.

heute.de: Wie hoch könnten die Strafen für die Automobilunternehmen werden?

Bach: In den Medien wird immer von bis zu zehn Prozent des Konzernumsatzes gesprochen. Das ist die gesetzliche Obergrenze für Bußgelder, die hier niemals erreicht werden wird. Wenn die Kommission ein Bußgeld verhängen sollte, wird es empfindlich hoch sein. Die Bußgelder müssen jedoch in Beziehung gesetzt werden zu Umsätzen mit den konkret betroffenen Produkten. Wäre es beispielsweise nur um Dieselautos gegangen, dann kann sich das Bußgeld auch nur an dem Umsatz orientieren, der mit diesen Autos erzielt wurde.

heute.de: Ein möglicher Arbeitsplatzverlust in der Automobilindustrie spielt bei der Bemessung der Strafen keine Rolle?

Bach: Die Kommission hat Leitlinien für ihre Ermessensausübung bei Geldbußen veröffentlicht. An die dort genannten Kriterien hält sie sich. Die Frage von gefährdeten Arbeitsplätzen spielt keine Rolle.

Das Interview führte Katharina Sperber.

Prof. Albrecht Bach ...



... ist Fachanwalt für Kartellrecht, Fusionskontrolle und Compliance Programme in der Stuttgarter Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte. Außerdem lehrt er an der Universität Mannheim, ist Mitglied des Vorstands der Studienvereinigung Kartellrecht und Mitherausgeber der NZKart – Neue Zeitschrift für Kartellrecht.