

Kartelle: Der Graubereich ist riesig

Wer von einem Kartell spricht, denkt dabei in den meisten Fällen wohl zunächst an Preisabsprachen. Das bekannteste Beispiel für ein Kartell ist die OPEC, die Organisation erdölexportierender Länder. Wann aber kann wirklich von einem Kartell die Rede sein, welche Merkmale eines Kartells liegen im verbotenen Bereich – und wie weit ist die Transportbranche betroffen? Im Gespräch mit Peter Hettich (*1975), Professor für öffentliches Wirtschaftsrecht an der Universität St. Gallen.

Interview: Stefan Millius Bild: z/vg



Professor Peter Hettich: «Die Kartellbehörden haben sich auch schon mit den Logistikern befasst, da bildet diese Industrie also keine Ausnahme.»

Professor Hettich, wann spricht man von einem Kartell, welche Merkmale müssen dafür erfüllt sein?

Ein Kartell ist eine von mehreren Unternehmen verabredete Beschränkung des Wettbewerbs. Es braucht dafür eine Vereinbarung, die schriftlich, mündlich oder auch stillschweigend getroffen werden kann. Wichtig ist, dass die Unternehmen ihr wettbewerblches Auftreten am Markt aufgeben oder zumindest einschränken.

Sind Kartelle an sich untersagt oder gibt es Grauzonen?

Praktisch immer verboten sind Absprachen über Preise oder Preiserhöhungen sowie die Aufteilung von Kunden oder Geschäftsgebieten. Vereinbarungen mit Konkurrenten sind dabei weit heikler als Vereinbarungen mit Zulieferbetrieben oder mit Kunden. Ansonsten gibt es

einen riesigen Graubereich – vor allem, wenn die Abrede auch die Effizienz der Unternehmen erhöht, zum Beispiel, wenn man Lastwagen durch eine gemeinsame Firma warten lässt.

In der Regel geht es bei einem Kartell ja darum, ein Monopol zu erringen und damit den freien Wettbewerb zu verhindern. Gibt es vielleicht auch Fälle, in denen ein Kartell Sinn macht für alle Beteiligten?

Bei Weitem nicht alle Abreden sind verboten: Abreden im Bereich Forschung oder Entwicklung beziehungsweise zum Technologietransfer sind häufig unproblematisch, auch wenn sie den Wettbewerb etwas einschränken können. Der gemeinsame Einkauf von Ersatzteilen kann ebenfalls effizient sein. Die Wettbewerbsbehörden sehen auch Abreden zur Standardisierung häufig als unproblematisch an. Wichtig ist in all diesen Fällen, dass die gewonnene Effizienz die Beeinträchtigung des Wettbewerbs überwiegt.

Kann man sagen: Kartelle sind vorteilhaft für alle darin integrierten Unternehmen – aber ein Problem für alle anderen?

Ich glaube, das ist zu einfach. Klar kann ein funktionierendes Kartell dazu führen, dass über Jahre überhöhte Gewinne erzielt werden. Die Koordination der Kartellmitglieder ist aber nicht leicht: Je grösser ein Kartell, desto instabiler wird es. Bei jedem Wechsel des CEO oder General Counsel in einem Unternehmen müssen die anderen Unternehmen eine Selbstanzeige fürchten, die dann langwierige Verfahren mit hohen Bussen, Schadenersatzforderungen und Reputationsverlusten zur Folge haben. Das ist dann die weniger tolle Seite.



Transport Flash
9001 St. Gallen
071 272 80 50
www.metrocomm.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 8'000
Erscheinungsweise: 2x jährlich



Seite: 8
Fläche: 57'393 mm²



Auftrag: 377009
Themen-Nr.: 377.009

Referenz: 65112532
Ausschnitt Seite: 2/2

Kartelle gibt es, seit es wirtschaftliche Kreisläufe gibt. Wenn wir die Entwicklung betrachten: Sind Kartelle eine aussterbende Art dank der Gesetzgebung oder gibt es immer mehr – vielleicht auch versteckte – Kartelle?

Die Einführung von Bussen hat sicher dazu geführt, dass Kartelle heute nicht mehr offen agieren. Die Kartellbehörden sind heute vielfach auf Indizienbeweise angewiesen, wie zum Beispiel Kalendereinträge. Kartelle wird es aber immer geben; Sie kriegen ja auch die Wirtschaftskriminalität nicht mit dem Strafgesetz weg. Je offener und leichter zugänglich aber Märkte sind, desto schwieriger wird es, ein Kartell aufrecht zu erhalten. Auch wo ausländische Unternehmen präsent sind, sind Kartelle weniger häufig.

Wie sieht es mit der Transportbranche Schweiz in Bezug auf Kartelle aus?

Die Kartellbehörden haben sich auch schon mit den Logistikern befasst, da bildet diese Industrie also keine Ausnahme. Wer als Verwaltungsrat solche Verfahren vermeiden will, der kommt um minimale Anstrengungen zur Compliance nicht herum. Dass Mitglieder der Geschäftsleitungen an Branchenveranstaltungen nicht über ihre aktuellen Offerten und Preise reden dürfen, wird heute aber jedem klar sein.

Zur Person

Peter Hettich ist Professor für öffentliches Wirtschaftsrecht mit Berücksichtigung des Bau-, Planungs- und Umweltrechts an der Universität St.Gallen. Er ist als Direktor der Forschungsstelle für Informationsrecht (FIR-HSG) tätig. Mit seinem Team praktiziert, forscht und publiziert er in den Bereichen Wirtschaftsverfassung und regulierte Märkte. Darunter fallen namentlich das Wettbewerbsrecht, Binnenmarktrecht, Wirtschaftsaufsichtsrecht, Infrastrukturrecht und das Recht der öffentlichen Unternehmen. Hettich schreibt auch regelmässig in seinem Blog www.regulierung.ch.