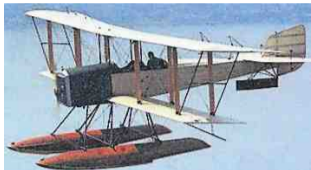


DIE ZAHL

# 100

Jahre gibt es den weltgrössten Flugzeugbauer Boeing. Der US-Konzern feiert auf der Farnborough International Air Show vom 11. bis 14. Juli sein hundertjähriges Jubiläum und den Start in das zweite Jahrhundert des Unternehmens. Nach Angaben von Boeing ist der erste Jetliner des zweiten Jahrhunderts die 737 MAX. Sie wird zum ersten Mal an einer Air Show teilnehmen und im Flugprogramm der Farnborough Air



Show zu sehen sein. Boeing liefert, nach eigenen Angaben, die erste 737 MAX 8 voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 2017 aus. Den Erstflug mit der ersten, Bluebill genannten Maschine, führte William Boeing selbst durch, und zwar am 15. Juni 1916. Einen Monat später fand die Firmengründung am 15. Juli 1916 als Pacific Aero Products Company statt. Bereits 1917 wurde das Unternehmen in Boeing Aeroplane Company umbenannt. (bor)

## Busse wegen Verbot von Parallelimporten

**LAUSANNE.** Das Bundesgericht hat gestern eine Busse der Wettbewerbskommission (Weko) von 4,8 Mio. Fr. gegen den US-Konzern Colgate-Palmolive bestätigt. Die Weko hatte die Elmex-Herstellerin Gaba, später von Colgate übernommen, für ihr Verbot von Parallelimporten aus Österreich gebüsst.

Die in Therwil ansässige Gaba International AG hatte ihrem österreichischen Lizenznehmer Gebro Pharma ein vertragliches Exportverbot auferlegt. Dieses verhinderte von 1982 bis 2006 Parallelimporte der Zahnpasta Elmex rot in die Schweiz, weshalb der Discounter Denner 2005 bei der Weko Anzeige einreichte. 2009 verhängte die Weko wegen Verletzung des Kartellgesetzes gegen die zu Colgate-Palmolive gehörende Gaba eine Busse über 4,8 Mio. Franken. Gebro wurde mit 10 000 Fr. gebüsst.

### St. Galler Urteil bestätigt

Die Richter in Lausanne kamen im Rahmen einer öffentlichen Beratung zum Schluss, dass diese Busse gerechtfertigt war. Sie wiesen eine Beschwerde von Colgate-Palmolive ab und bestätigten damit einen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2014. Letzteres hatte die gegen die Busse erhobenen Beschwerden beider Firmen abgewiesen. Der Lizenzvertrag sei eine unzulässige vertikale Gebietsabrede im Sinne des Kartellgesetzes, befand das Gericht in St. Gallen. (sda)

### Schweizweites Netz für Ladestationen

**BERN.** Das Unternehmen Green Motion hat mit dem Aufbau öffentlicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge begonnen. Mit an Bord sind ein Dutzend Partner wie Mobility, Aldi und McDonald's, die Parkplätze zur Verfügung stellen. Bis Ende 2017 sollen schweizweit 1000 Ladestationen in Betrieb sein. (sda)

# Herkulesaufgabe für die Briten

Wenn Grossbritannien die EU verlässt, muss es mit dieser einen Vertrag aushandeln. Hinzu kommen Verhandlungen mit all jenen Ländern, die mit der EU ein Handelsabkommen haben. Das erfordert 500 Handelsdiplomaten, vorhanden sind 25.

CHRISTIAN MIHATSCH

**LONDON.** Die Brexit-Befürworter haben stets betont, dass Grossbritannien ohne die EU einfacher Handelsverträge mit Drittstaaten aushandeln könne. Boris Johnson, früherer Londoner Bürgermeister, sagte im Mai: «Für Dekaden wurde ein Abkommen mit den USA von der französischen Filmindustrie blockiert, und die aktuellen Verhandlungen über ein transatlantisches Freihandelsabkommen kommen nicht voran, weil die griechischen Feta-Hersteller etwas gegen amerikanischen Feta haben.» Der Umkehrschluss: Wenn sich nur noch Briten und Amerikaner gegenüber sässen, ginge alles einfacher und rascher.

Das könnte sich als Illusion erweisen: «Da die EU seit den 1970er-Jahren die Führung in Handelsverhandlungen hat, verfügt Grossbritannien schlicht nicht über das Personal mit dem richtigen technischen Wissen», schreibt Miriam Gonzales Durantez von der englischen Anwaltskanzlei Dechert in der «Financial Times». Die frühere EU-Handelsdiplomatin warnt: «Nicht-EU-Länder haben britischen Firmen Zugang zu ihren Märkten gegeben im Austausch für Zugang zu den 500 Millionen Konsumenten in der EU. Da der britische Markt nur 67 Millionen Konsumenten hat, ist es nur natürlich, dass diese Länder Neuverhandlungen fordern werden.» Solche Verhandlungen sind personalintensiv: Auf EU-Seite seien jeweils «typischerweise 20 Diplomaten und 25 bis 40 technische Experten beteiligt».

### Es fehlt an Personal

Durantez rechnet vor: «Selbst wenn Drittstaaten bereit wären, auf Grundlage der bestehenden Abkommen (zwischen der EU und diesen Ländern) zu verhandeln, braucht Grossbritannien 500 Unterhändler, die ein Jahrzehnt hart arbeiten.» Doch selbst wenn alle britischen Handelsdiplomaten aus Brüssel abgezogen würden, käme man nur auf ein Team mit rund 25 Leuten. London müsste folglich versuchen, 475 ausländische Verhandler zu rekrutieren – ein Un-



Mitarbeiter des britischen Rüstungskonzerns BAE Systems. Britische Firmen könnten sich nach einem Brexit Handelshemmnissen gegenübersehen.

terfangen, das aus Sicht Durantez' «mehr als Glück erfordert».

Zudem müsste Grossbritannien auch noch mit der EU verhandeln. Hier hat die britische Denkfabrik Open Europe die Chancen der Briten in den verschiedenen Branchen analysiert: Grob gesagt stehen die Ausschichten für einen einfachen Zugang zum EU-Markt im Güterhandel besser als im Handel mit Dienstleistungen. Das liegt einmal daran, dass die EU gegenüber Grossbritannien im Güterhandel einen Überschuss von über 60 Mrd. £ (80 Mrd. Fr.) verzeichnet. Selbst als EU-Inländer sind britische Hersteller keine grosse Konkurrenz. Anders bei Dienstleistungen: Hier haben die Briten einen Überschuss von 10 Mrd. £ pro Jahr. Zum anderen liegt es aber auch an der Natur der Handelshindernisse: EU-Zölle auf Güterimporte sind meist relativ niedrig, während der Import von Dienstleistungen durch EU-Vorschriften erschwert wird, die

Grossbritannien nicht einfach wegverhandeln kann. So schätzt Open Europe die Chance auf einfachen Zugang zum EU-Markt für Finanzdienstleistungen nur als «niedrig» ein. Aber auch manche Güter wären durch einen Brexit beeinträchtigt: Britische Autobauer könnten einen EU-Zoll von 10% gewärtigen.

### WTO-Chef warnt

Noch nicht berücksichtigt ist ein vielleicht erforderlicher Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO). Ihr Chef Roberto Azevêdo warnt: Britische Rechte in der WTO seien bei einem Brexit «in einem Vakuum. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die EU und London mit allen WTO-Mitgliedern verhandeln müssen.» Fazit von Open Europe: «Wenn Grossbritannien so viel Aufwand betriebe, um die EU zu reformieren, wie es braucht, um einen Brexit zum Erfolg zu führen, wären Grossbritannien und die EU besser dran.»

## Harzige TTIP-Gespräche

In sechs Monaten soll zumindest eine Grundsatzvereinbarung über ein transatlantisches Freihandelsabkommen (TTIP) stehen. Angesichts der sehr unterschiedlichen Positionen und des Brexit erscheint dies aber fraglich.

### «Mühsam», «unvereinbar»

Durchgesickerte Dokumente zeigen, wie weit die EU und die USA in vielen Fragen noch auseinander liegen. So nennt die EU die Verhandlungen über Nahrungsmittelsicherheit «mühsam», die Positionen bei Kosmetika seien «unvereinbar» und die Gespräche über technische Geräte «geprägt durch die anhaltende Zurückhaltung der US-Seite zu verhandeln». Zudem zeigen die Dokumente, wie stark unterschiedliche Kapitel miteinander verknüpft werden: Die EU will nur über Zollsenkungen für Chemikalien reden, wenn die

USA den Export von Flüssiggas erleichtern. Oder: «Fortschritt bei Autoteilen ist nur möglich, wenn die EU Fortschritte bei den Agrarzöllen zeigt», halten die US-Verhandler fest. Umgekehrt will die EU nur über Agrarzölle reden, wenn die USA Zugeständnisse machen bei den geographischen Herkunftsbezeichnungen.

### Pharma auf der Zielgeraden

Einfacher scheint die Zusammenarbeit im Pharmasektor zu sein. Im Rahmen der TTIP-Verhandlungen haben sich die US-Arzneimittelbehörde FDA und das EU-Gegenstück EMA besser kennengelernt. Nun vertrauen sie sich so sehr, dass sie bereit sind, die Inspektion von Pharmafirmen gegenseitig anzuerkennen – auch ohne TTIP. «Wir versuchen alles, um noch dieses Jahr Erfolg zu haben», sagt Dara Corrigan von der FDA. (C. M.)

# Konsumentenschutz macht VW Dampf

Im Abgas-Skandal von Volkswagen spannt die Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) mit der Stiftung Volkswagen-Car-Claim aus den Niederlanden zusammen. Damit will die SKS für eine Entschädigung der Opfer des Betrugs in der Schweiz kämpfen.

STEFAN BORKERT

**BERN.** Die SKS holt sich mit der niederländischen Stiftung Volkswagen-Car-Claim einen starken Partner an Bord, um den Druck auf VW im Abgas-Skandal zu erhöhen. Laut eines gestern publizierten Communiqués empfiehlt die SKS allen Eigentümern eines Autos mit der Software, welche die Abgaswerte manipuliert, sich bei VW-Car-Claim anzumelden. Auf der Website der SKS ([www.konsumentenschutz.ch](http://www.konsumentenschutz.ch)) findet sich dafür ein Formular.

### Ansprüche nicht abtreten

VW-Car-Claim sei für die geschädigten Fahrzeughalter in der Schweiz die erfolgversprechendste Möglichkeit, genügend Druck auf Volkswagen zu entwickeln. Ausschlaggebend sei, dass der Teilnehmer seine Ansprüche dabei nicht abtreten müsse, wie es beispielsweise das amerikanische Sammelklage-In-

strument vorsehe, heisst es bei der SKS. Der Kläger könne seine Anmeldung jederzeit zurückziehen und seine Rechte wieder individuell geltend machen. Die Teilnahme an dem Verfahren sei zudem kostenlos. Bereits 100 000 geschädigte VW-Besitzer aus

27 Nationen haben sich bis heute als Teilnehmer bei VW-Car-Claim eingeschrieben. Die Stiftung führt mit VW die Vergleichsverhandlungen.

VW hatte im September 2015 zugeben müssen, in 11 Mio. Dieselaautos eine Software zur Mani-

## USA: Diesel-Affäre wird viel teurer

THOMAS SPANG

**SAN FRANCISCO.** Der Vergleichsvorschlag in der Auseinandersetzung um die manipulierten Dieselaautos des Volkswagen-Konzerns in den USA liegt vor. Die Anwälte der Kläger reichten die Dokumente gestern bei einem Bundesgericht in San Francisco ein. Demnach muss Volkswagen über 15 Mrd. \$ bezahlen, das sind 5 Mrd. \$ mehr als erwartet. Richter Charles R. Breyer hat die Parteien für morgen zu einer Sta-

tus-Konferenz geladen, um den Stand des Verfahrens zu erörtern. Parallel dazu bekommt die Öffentlichkeit Gelegenheit, Stellung zu nehmen. Erst im Lauf des kommenden Monats wird sich zeigen, ob der Vergleich in dieser Form belastbar ist.

Schon heute handelt es sich um die höchste Summe, die ein Autobauer in den USA jemals an Entschädigung zahlen musste. Amerikanische VW-Kunden erhalten laut dem ausgehandelten Vergleich die Wahl zwischen ei-

ner Rückkauf ihrer Fahrzeuge durch den Autobauer und einer Nachrüstung. Die Geschädigten sollen eine offizielle Benachrichtigung erhalten und können danach auf einer Webseite den Rückkaufwert ihres Autos schätzen lassen. Dieser wird so berechnet, als handle es sich um ein Auto in exzellentem Zustand. Darüber hinaus besteht ein Anspruch auf Kompensation von bis zu 10 000 \$. Ungeklärt bleibt unter anderem die strafrechtliche Seite des Skandals.

nem Rückkauf ihrer Fahrzeuge durch den Autobauer und einer Nachrüstung. Die Geschädigten sollen eine offizielle Benachrichtigung erhalten und können danach auf einer Webseite den Rückkaufwert ihres Autos schätzen lassen. Dieser wird so berechnet, als handle es sich um ein Auto in exzellentem Zustand. Darüber hinaus besteht ein Anspruch auf Kompensation von bis zu 10 000 \$. Ungeklärt bleibt unter anderem die strafrechtliche Seite des Skandals.

selbst gestellt, da hierzulande keine kollektiven Rechtsmittel existierten, schreibt die SKS. Im März sind die Verhandlungen mit der VW-Generalimporteurin Amag abgebrochen worden. Seither habe sich die SKS mit europäischen Konsumentenorganisationen vernetzt. Besitzer eines manipulierten Fahrzeugs seien von VW betrogen worden und erlitten einen teils erheblichen finanziellen Schaden. Beim Verkauf auf dem Occasionsmarkt würden die Betrugsautos gemieden, was tiefere Verkaufspreise zur Folge habe, so die SKS.

### Update funktioniert

Inzwischen haben europäische Automobilverbände, darunter auch der TCS, die neue Software in betroffenen Autos getestet. Gemäss den gestern veröffentlichten Ergebnissen funktioniert das Update. Es wurde kein Leistungsverlust und kein Mehrverbrauch festgestellt.