

Karrer verteidigt Economiesuisse

Kampagnen-Management habe trotz einigen Fehlern funktioniert

Rom/Bern. Der Präsident des Wirtschaftsdachverbandes Economiesuisse, Heinz Karrer, hat die Vorgehensweise seiner Organisation bei Abstimmungen in Schutz genommen. Er räumte allerdings ein, dass Economiesuisse bei Volksabstimmungen auch Fehler gemacht habe. «Nach der verlorenen Abstimmung über die Unternehmenssteuerreform III haben wir die Kampagnen analysiert, Lehren daraus gezogen und entsprechende Massnahmen ergriffen. Eine der Erkenntnisse war, dass wir bei bestimmten Abstimmungen noch früher mit der Kampagnenarbeit beginnen müssen.» Dies sagte Karrer in einem Interview mit der *Neuen Zürcher Zeitung* von gestern.

Die Analyse der Stimmen habe zudem ergeben, dass die aus Sicht der Bürger zu wenig ausgewogene Vorlage und die nicht vorhandene Transparenz über die Umsetzung in den Kantonen die Hauptursachen für die Niederlage gewesen seien.

Karrer hob in dem Interview allerdings hervor, dass der Wirtschaftsdachverband in den vergangenen zwanzig Jahren neun von zehn Abstimmungskampagnen erfolgreich geführt habe. In den vergangenen fünf Jahren habe die Organisation von sechzehn Kampagnen lediglich zwei verloren.

600 Abkommen gefährdet

Bezüglich der anstehenden Abstimmung über die Selbstbestimmungs-Initiative der SVP erklärte der Präsident des Wirtschaftsdachverbandes, dass Economiesuisse bereits vor drei Jahren eine Kampagne für eine konstruktive Europapolitik begonnen und eine breite politische Allianz aufgebaut habe. «Zudem haben wir in diesem Jahr die Bedeutung des internationalen Handels für die Schweiz auch über Europa hinaus an verschiedenen Anlässen und mit Beiträgen in allen Medien aufgezeigt.»

Die Aussage von Economiesuisse, dass bei Annahme der SVP-Initiative rund 600 wirtschaftliche Abkommen in Gefahr seien, verteidigte Karrer mit einem Rechtsgutachten von Christine Kaufmann, Professorin für Völkerrecht und ausländisches Verfassungsrecht an der Universität Zürich. «Mit der Annahme der Initiative würden diese Verträge und auch künftige Verträge quasi unter Dauervorbehalt gestellt», führte der Präsident des Wirtschaftsdachverbandes aus.

Dadurch würde das Image der Schweiz als verlässliche und vertrauenswürdige Verhandlungspartnerin schweren Schaden nehmen. SDA

Wie Autoimporteure Bussen umgehen

Tesla hilft der Branche, ihre CO₂-Bilanz grün zu waschen. Das ist legal, aber umstritten

Von Stefan Häne, Zürich

Irreführende Twitter-Nachrichten, millionenschwere Bussen, Absetzung als Verwaltungsratspräsident, Probleme bei der Auslieferung neuer Fahrzeuge, abtrünnige Manager, drohende Entlassungswelle: Die schlechten Nachrichten rund um Tesla-Chef Elon Musk und sein Unternehmen reissen nicht ab.

Möglicherweise erhält das Image des amerikanischen Elektroauto-Pioniers nun einen weiteren Kratzer – zumindest in der Schweiz, in jenem Land also, das laut Branchenkennern zu den stärksten Märkten des Konzerns gehört. Nicht zufällig: Hier gibt es eine vergleichsweise grosse Kundschaft, die perfekt ins Tesla-Profil passt: technik-affin, kaufkräftig und ökologisch sensibel.

Doch just diese Klientel sieht sich nun mit einer unbequemen Tatsache konfrontiert: Tesla hilft Schweizer Autoimporteuren, die CO₂-Zielwerte des Bundes leichter zu erreichen und so die Sanktionszahlungen für die Branche zumindest zu mindern. Das Bundesamt für Energie (BFE) bestätigt entsprechende Informationen.

Bussen in Millionenhöhe

Teslas Vorgehen ist legal. Es war das Parlament, das die Möglichkeit eines Greenwashing geschaffen hat, damit die Branche die Klimaziele des Bundes besser erreichen kann. Die Schweizer Autoimporteure müssen laut Gesetz den CO₂-Ausstoss ihrer Flotte auf durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer und Fahrzeug senken – eine Vorgabe, die sie noch nicht erreicht haben; aktuell sind es 134 Gramm. Die Branche muss daher Bussen in Millionenhöhe zahlen, bislang durchschnittlich knapp fünf Millionen Franken pro Jahr.

Die Sanktionszahlungen wären ohne Greenwashing freilich höher. Mit dem Segen des Parlaments dürfen heute Grossimporteure Autos mit Emissionen über der flottenspezifischen Zielvorgabe mit solchen Wagen, die darunter liegen, kompensieren. Schliessen sie zudem Kleinimporteure zu Emissionsgemeinschaften zusammen, stehen ihnen dieselben Verrechnungsmöglichkeiten offen wie Grossimporteuren. Tesla, dessen E-Autos als Null-emissionsfahrzeuge gerechnet werden, ist daher eine begehrte Braut: Wer sie erhält, kann den durchschnittlichen CO₂-Wert seiner Flotte senken und so weiterhin PS-starke Wagen importieren, ohne (oder zumindest weniger) Sanktionen zahlen zu müssen. Tesla bildet nun aber keine Emissionsgemeinschaft,



Begehrte Kombination. Wird der Import eines abgasintensiven Autos mit einem Tesla – ein Nullemissionsfahrzeug – kombiniert, kann die CO₂-Zielvorgabe des Bundes eingehalten werden. Foto Keystone

sondern arbeitet mit sogenannten Abtretungen, einer helvetischen Besonderheit, die etwa die EU nicht kennt. Hierbei tritt ein Importeur ein von ihm eingeführtes Fahrzeug für die CO₂-Sanktionsberechnung einem anderen Importeur einzeln ab. 2017 hat Tesla rund 106 solcher Fahrzeuge abgetreten, 2016 rund 340, also gut fünf respektive 20 Prozent seiner in die Schweiz exportierten Flotte.

Tesla schweigt

Herleiten lassen sich diese Zahlen aus der offiziellen Autoimportstatistik und einem Dokument, welches das BFE auf Geheiss des Bundesverwaltungsgerichts veröffentlichte musste. Die Zahl der Abtretungen ergibt sich aus der Differenz der total eingeführten Tesla-Fahrzeuge und jener Zahl, die das BFE-Dokument für den Teslapool Ende 2017 ausweist. Die Differenz entspricht laut Christoph Schreyer, Leiter Mobilität beim BFE, näherungsweise der Anzahl jener Fahrzeuge, die Tesla – wohl Importeuren von speziell CO₂-lastigen Fahrzeugen – abgetreten hat. Um welche Importeure es sich handelt, sagt das BFE mit Verweis auf geschäftsgang-

relevante Informationen der Betroffenen nicht.

Tesla selber schweigt dazu. Noch 2014 hat sich der E-Autohersteller gesprächiger gezeigt. Damals bestätigte er, dass er seine Flotte, die er in die Schweiz exportiert, für den hiesigen Markt versteigern möchte – mit Zertifikaten. Deren Wert wurde damals mit zirka 4000 Franken gehandelt. Für beide Seiten ein einträglicher Deal: Ein Sportwagen beispielsweise mit einem Ausstoss von 260 Gramm CO₂ pro Kilometer wird wegen der Sanktionen schnell mehr als 10 000 Franken teurer.

Wird er nun aber mit einem Tesla kombiniert, stossen die beiden Fahrzeuge 260 Gramm aus, im Schnitt also 130 Gramm. Die Zielvorgabe ist erfüllt, die Strafsteuer entfällt. Für den Importeur bleiben bloss die Kosten für das Zertifikat.

Ob es zu solchen Geschäften gekommen ist, hat sich nach Teslas Aussagen 2014 nicht bestätigen lassen. Bis jetzt. Mit welchen Importeuren Tesla zusammengespant hat, ist offen. Sicher scheint dagegen: Tesla wird in diesem Geschäft künftig noch begehrter. Schon ab 2020 gelten in der Schweiz wie in der

EU strengere CO₂-Grenzwerte: Statt 130 Gramm sind es dann nur noch 95 Gramm.

Teslas Vorgehen wirft politisch Wellen. Nationalrat Bastien Girod (Grüne) bezeichnet es als «sehr störend». «Viele Tesla-Kunden wollen etwas für das Klima tun und nicht ermöglichen, dass mehr ineffiziente, klimaschädliche Fahrzeuge importiert werden», sagt der Zürcher Nationalrat. Es sei aber auch am Parlament, die Möglichkeit zu schaffen, dass Importeure von E-Autos für ihren Beitrag zum Klimaschutz direkt unterstützt würden.

Der Berner Nationalrat Christian Wasserfallen (FDP) dagegen sagt: «Da ist nach den geltenden Regeln nichts dagegen einzuwenden.» Ähnlich äussert sich GLP-Präsident Jürg Grossen (BE). Er hat Verständnis für das Vorgehen Teslas, entspreche es doch der inneren Logik des Systems. Auch betont er, dass die Spielregeln für alle anderen Importeure von Elektro-Autos ebenso gälten. Grossen – er präsidiert den Verband Swiss E-Mobility – stört sich aber an den Spielregeln an sich, weil sie der Autobranche helfen würden, weiterhin PS-starke Boliden einzuführen.

ANZEIGE

Wochenaktionen

Denner Schweinskotelett

mager,
4 Stück,
640 g



50%

6.45 statt 12.95*

Concha y Toro Casillero del Diablo Devil's Collection Reserva

2017, Rapel Valley,
Chile, 75 cl

Kunden-Rating:



50%

5.95 statt 11.95

Coca-Cola

• Classic
• Light
• Zero
PET,
6 x 1,5 Liter



40%

6.95 statt 11.70

*Konkurrenzvergleich

Aktionen gültig vom 2. bis 8. Oktober 2018 / solange Vorrat / Jahrgangsänderungen sowie Druck- und Satzfehler vorbehalten / jetzt abonnieren: denner.ch/newsletter

Einer für alle **DENNER**