



Referendum gegen das CO₂-Gesetz

Helfen Sie mit! Sammeln Sie Unterschriften!

Der Souverän soll über das CO₂-Gesetz abstimmen. Das verlangen breite Kreise aus Wirtschaft und Gewerbe. AGVS-Präsident Urs Wernli zu den Gründen für das Referendum. **Sandro Compagno**



Urs Wernli, AGVS-Zentralpräsident

Herr Wernli, wieso will der AGVS das CO₂-Gesetz bodigen?

Urs Wernli: Wir alle haben ein Interesse daran, unsere Umwelt zu schützen. Aber mit dem neuen CO₂-Gesetz geht es nicht mehr um die Effizienz in der Klimapolitik. Im Zentrum steht die Verteuerung des Energieverbrauchs. Mit Verboten, Vorschriften und Auflagen soll der Bevölkerung, aber auch der Wirtschaft, ein neues Verhalten aufgezwungen werden. Der AGVS wünscht sich ein vernünftiges Vorgehen und nicht übertriebenen Aktivismus, deshalb unterstützen wir das Referendum.

Neben Verbänden und Organisationen, denen das Gesetz zu weit geht, hat auch die sogenannte «Klimajugend» das Referendum ergriffen. Ihnen geht das Gesetz zu wenig weit. Riskiert man mit diesem Referendum nicht einen breit abgestützten Kompromiss?

Wir sind uns bewusst, dass die linke Klimabewegung nicht dieselben politischen Ziele verfolgt. Ob wir nun deshalb einen breit abgestützten Kompromiss riskieren, kann ich nicht beurteilen. Wichtig ist für mich, dass die Schweizerinnen und Schweizer in einer Vorlage von einer solchen Tragweite das letzte Wort haben müssen – und zwar unabhängig von ihrer politischen Haltung.

Sie haben im Sommer dem Nationalrat vorgeworfen, in der CO₂-Debatte auf Planwirtschaft zu setzen, und darauf hingewiesen, dass das Pariser Klimaabkommen auch marktwirtschaftliche Instrumente vorsieht. Wie sollen diese aussehen?

Der freie Markt bedeutet Forschung, Innovation und Fortschritt. Die CO₂-Emissionen der Neuwagen haben in den letzten 20 Jahren um mehr als 30 Prozent abgenommen und die Entwicklung geht auch ohne ein neues CO₂-Gesetz weiter: Ich denke an klimaschonende neue Technologien wie den Wasserstoffantrieb oder auch biogene und synthetische Treibstoffe. Auf diesem Weg müssen wir die Klimaziele erreichen und nicht mit Bussen, Abgaben und Verboten.

50000 Unterschriften müssen in 100 Tagen zustande kommen. Was gibt Ihnen die Zuversicht, dass das zu schaffen ist und wie geht der AGVS vor?

Das Wirtschaftskomitee, in dem sich auch der AGVS engagiert, ist breit abgestützt. Der AGVS legt dieser AUTOINSIDE-Ausgabe drei Unterschriftenbögen bei, verbunden mit der Bitte, Unterschriften zu sammeln. Wenn wir alle unseren Beitrag leisten, werden wir die 50000 Unterschriften zusammenbekommen. <

Das sind die Argumente des Autogewerbes

1. Umwelt- und Klimaschutz sind wichtig. Gleichzeitig kosten entsprechende Massnahmen aber auch Geld. Deshalb konzentriert sich eine vernünftige Klimapolitik auf den bestmöglichen Einsatz der Mittel. Konkret: Statt in der Schweiz viel Geld für Klimaschutzprojekte mit geringer Wirkung auszugeben, könnte mit demselben Geld im Ausland eine deutlich **höhere Wirkung** erzielt werden.
2. Vorbildfunktion bedeutet nicht, dass die Schweizer Bevölkerung für Klimaschutzmassnahmen möglichst stark zur Kasse gebeten wird, sondern dass der **Wirtschaftsstandort Schweiz** gefördert wird und mit Innovation zu global wirksamen Massnahmen beitragen kann.
3. Inländische Klimaschutzprojekte können Innovationen fördern und als Leuchtturmprojekte für internationale Projekte dienen. Das ist auch gut so. Im Vergleich zu ausländischen Projekten weisen sie aber eine deutlich schlechtere **Kosten-/Nutzenbilanz** auf. Es geht deshalb um einen ausgewogenen Mix zwischen In- und Auslandszielen. Der nun im CO₂-Gesetz verankerte Anteil von mind. 75% Inlandanteil schießt deutlich übers Ziel hinaus und verursacht hauptsächlich Kosten und wenig Nutzen.
4. Verbote sind immer als letzte Massnahme zu sehen, wenn es keine anderen Lösungen gibt. Genau solche Verbote möchte das CO₂-Gesetz nun aber einführen. Statt bei Heizungen und Fahrzeugen eingesetzte und bewährte Technologien zu verbieten, wäre es sinnvoller, die dabei eingesetzten Brennstoffe durch **innovative synthetische und biologische Energieträger** zu ergänzen. Aber genau solche synthetischen und Biotreibstoffe wären mit der Änderung des CO₂-Gesetzes nach 2023 nicht mehr steuerbefreit und damit am Markt nicht konkurrenzfähig. Fördert man solche alternativen Treibstoffe, so könnte das bereits bestens ausgebaute und funktionierende

Auflage	9'172 Ex.	Autoinside (d)
Reichweite	27'516 Leser	3427 Utzenstorf
Erscheint	11 x jähr	
Fläche	106'200 mm ²	Sandro Compagno
Wert	9'000 CHF	

de Versorgungsnetz für ihre Verteilung genutzt werden.

5. Für Fahrzeug- und Gebäudebesitzer ist es wichtig, dass sie einen **Investitionsschutz** haben und nicht mit kurzen Übergangsfristen in neue Technologien investieren müssen.
6. Der Fahrzeughandel ist ein internationales Geschäft. Statt einen Alleingang beim Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften zu machen, wäre es sinnvoller, dass die Schweizer Flotte gemeinsam mit den in der EU in Verkehr gesetzten Fahrzeugen betrachtet wird. Dies schafft **Wettbewerbsgleichheit** mit den umliegenden Märkten und verhindert sowohl doppelte Sanktionierung als auch die heute festzustellende Umgehung der Schweizer CO₂-Sanktionen durch ein entsprechendes Abwarten der sechsmonatigen Frist, ab der ein im Ausland bereits einmal zugelassenes Fahrzeug nicht mehr unter die Schweizer CO₂-Sanktion fällt.
7. Wenn die Schweizer Fahrzeugimporteure, Garagisten und Konsumenten beim Neu-

fahrzeugerwerb schon CO₂-Sanktionen bezahlen müssen, dann sollten diese Mittel zumindest zweckgebunden eingesetzt werden und nicht zur Hälfte in einen Klimafonds fließen. Zudem fehlen diese 50% für den Unterhalt der Infrastruktur. Und es wird damit ganz klar gegen den Volkswillen gehandelt (NAF-Abstimmung).

8. Die Diskussionen im Parlament um die CO₂-Gesetzgebung waren geprägt von Kursänderungen und knappen Entscheidungen. Kann dies die Basis sein für eine **vernünftige und finanzierbare Klimapolitik?** Investitionen in Gebäude und Fahrzeuge sind langfristige Anschaffungen und benötigen Planungs- und Investitionssicherheit und keinen Aktionismus.
9. Fakt ist: Der **CO₂-Ausstoss** der Schweiz liegt im Vergleich zum weltweiten Ausstoss bei rund 1 Promille. Selbst eine Reduktion des Schweizer CO₂-Ausstosses um 50% bringt dem globalen Klima so gut wie nichts. Weshalb also nicht den **Wirtschaftsstandort Schweiz fördern**, damit er zu weltweit einsetzbaren

Innovationen beitragen kann? Oder weshalb Wirtschaft und Konsumenten nicht für den Kauf von **umwelt- und klimafreundlichen Produkten** direkt unterstützen, statt andere Produkte mit Steuern zu verteuern, welche dann nicht zweckgebunden eingesetzt werden?

10. Bei einer solch wichtigen Gesetzesänderung muss zwingend das **Volk** mitentscheiden können.
11. Das **Pariser Abkommen** sieht für die betroffenen Länder Innovation vor und keine Sanktionen. Die im CO₂-Gesetz vorgesehenen Sanktionen und Verbote haben ihren Ursprung nicht im Pariser Abkommen und entsprechen auch nicht der Idee dieses Abkommens.

Weitere Informationen und Unterschriftenbögen zum Download finden Sie auf vernuenftig-bleiben.ch. Helfen Sie mit! <

Weitere Infos unter: vernuenftig-bleiben.ch 



«Die Schweiz ist bereits sehr gut unterwegs mit Klimaschutzmassnahmen. Es braucht kein strengeres Gesetz mit neuen Vorschriften, Verboten und Subventionstöpfen, sondern Kontrollmechanismen, die gewährleisten, dass wir den begonnen Absenkepfad einhalten.»

Roland Bilang

Geschäftsführer [Avenergy](http://Avenergy.com) Suisse



«Das Gesetz führt zu massiven Mehrkosten für die Wirtschaft und die Bevölkerung. Der Effekt des neuen Gesetzes auf das Klima wird hingegen marginal sein.»

Daniel Schärer

Geschäftsstellenleiter Citec Suisse



«Mit einer Volkabstimmung wäre eine vertiefte Diskussion über die Thematik möglich. Vor allem aber könnte der Souverän entscheiden, wie es in der Energie- und Umweltpolitik der Schweiz weitergehen soll.»

André Kirchhofer

Vizedirektor Astag