

NEWSLETTER MAI 2010 – NR. 2

UNSER LOB AN DEN NATIONALRAT

Warum wir uns über die jüngsten Entscheide des Nationalrats freuen. Und warum wir gleichwohl mit unseren Bemühungen nicht nachlassen dürfen.



Die Sommersession der eidgenössischen Räte ist für die schweizerische Automobilbranche bisher ausgesprochen positiv verlaufen. Mit einer (allerdings sehr knappen) Mehrheit von 85 zu 81 Stimmen hiess der Nationalrat am 31. Mai 2010 einen CO₂-Zielwert von 150 g CO₂ /km im Jahr 2015 für neu immatrikulierte Personenwagen gut. Am 1. Juni sodann beschloss der gleiche Rat im Rahmen des CO₂-Gesetzes, das Reduktionsziel von 20% CO₂ (Gesamtausstoss aller Emittenten, nicht nur der Autos) allein durch CO₂ - Senkungsmassnahmen im Inland zu erreichen – was extrem ehrgeizig ist; auch da fiel der Entscheid mit 90 zu 87 Stimmen sehr knapp aus. Der CO₂-Zuschlag auf Treibstoffen wurde verworfen.

Auf den ersten Blick befinden wir uns also in einer komfortablen Ausgangslage: 20% CO₂-Reduktion anstelle der geforderten 40% der Klimainitiative und 150 g CO₂/km anstelle der geforderten 130 g CO₂ /km des indirekten Gegenvorschlages des Bundesrates und – sehr erfreulich – keine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen. Dem Nationalrat gilt für seine Entscheide unser aufrichtiger Dank!

Zweifellos haben wir jetzt ein weiteres wichtiges Etappenziel erreicht. Aber die Tour de Suisse ist noch nicht gewonnen. Als

Unser Lob an den Nationalrat

Herausgeber

auto-schweiz
Vereinigung Schweizer
Automobil-Importeure
Postfach 5232
Mittelstrasse 32
CH-3001 Bern
T 031 306 65 65
F 031 306 65 60
info@auto-schweiz.ch

Rückfragen und
Auskünfte:
Andreas Burgener,
Direktor
Eduard Daetwyler,
Public Relations
Ruedi Blessing,
Technik
www.auto-schweiz.ch



Zweitrat wird der Ständerat wahrscheinlich in der Herbstsession über das gleiche Geschäft beraten, und angesichts der knappen Mehrheiten im Nationalrat ist es keineswegs ausgeschlossen, dass die Vorzeichen plötzlich ändern. Zur Erinnerung: Kommt der Ständerat zu einem anderen Ergebnis als der Nationalrat, geht das Geschäft in den Nationalrat zurück, und das sogenannte „Differenzbereinigungsverfahren“ tritt in Aktion.

Die folgenden Punkte verdienen unsere besondere Beachtung:

- **20% reine Inlandreduktion:** Die Umsetzung einer ausschliesslich in der Schweiz stattfindenden Reduktion auf den Treibstoffen wird schwierig bis unmöglich sein. Wir haben in der Schweiz ein stetiges Bevölkerungswachstum (jährlich 60 000 bis 80 000 Personen!) und entsprechend steigende Mobilitätsansprüche. Als Folge davon ist eine Reduktion des Gesamt-Treibstoffverbrauchs schwierig bis unmöglich; der Inlandabsatz an Treibstoffen hat im Jahre 2008 gegenüber 2007 um 3,2% zugenommen. Ein Ausweg, welchen der Ständerat ins Auge fassen könnte, wäre eine neue Aufteilung der Reduktion von 10% im Inland und 10% im Ausland.
- **150 g CO₂/km:** Die von den Medien aufgenommene Argumentation basiert vor allem auf der Topografie. Konkret: Unsere vielen Berge begründen den höheren 4x4-Anteil und somit den höheren CO₂-Ausstoss. Der im Vergleich zur EU unterdurchschnittliche kleinere Dieselanteil und die Tatsache, dass die Schweiz die Bürde alleine tragen muss (während in der EU z.B. der Verbrauch Schwedens durch Länder wie Portugal usw. kompensiert wird), wurden kaum erwähnt. Wie zu erwarten war, wird in den meisten Medienkommentaren immer wieder behauptet, die Schweiz mache weniger als die EU. Gerade im Hinblick auf die bevorstehende Diskussion in der Verkehrskommission des Ständerats und anschliessend im Ständerat selbst ist es uns sehr wichtig, dass die Dinge ins richtige Licht gerückt werden. Fakt ist, dass die Herausforderung, die in den nächsten Jahren auf die Schweiz zukommt, um kein Jota weniger gross ist als diejenige der EU. Um es mit einem Bild zu sagen: Die Schweiz befindet sich wie die EU auf einem Berg und hat den gleichen steilen Abstieg vor sich; der einzige Unterschied besteht darin, dass die Schweiz in der Ausgangsposition ein paar hundert Meter weiter oben steht. Und was ebenfalls nirgends gesagt wird: Wenn das für 2015 vorgegebene Ziel erreicht ist, geht der Abstieg für alle (auch für die Schweiz!) gleich „stotzig“ weiter; für 2020 spricht die EU von weniger als 100 g CO₂/km! Die Nationalräte, die für das 150-Gramm-Limit gestimmt haben, brauchen sich also absolut kein schlechtes Gewissen zu machen, und das gilt auch für die Ständeräte, die darüber noch zu befinden haben.
- **CO₂-Abgabe:** Der Klimarappen ist eine Erfolgsgeschichte. Die Weiterführung des Klimarappens ist aber nach 2012 infrage

gestellt. Diese Frage muss auch der Ständerat beraten. Auch hier werden wir alles Nötige tun, um den Ständerat in seiner Entscheidungsfindung zu unterstützen.

Übrigens: Die sogenannte Offroader-Initiative stand ursprünglich ebenfalls auf der Traktandenliste des Nationalrats, doch aus Zeitgründen wurde das Geschäft verschoben (voraussichtlich auf die Herbstsession). Nachdem der Bundesrat die Initiative bereits zur Ablehnung empfohlen hat, ist es jetzt am Parlament, ebenfalls eine Empfehlung abzugeben. Erst nachdem sich National- und Ständerat darüber einig geworden sind, kann der Abstimmungstermin festgesetzt werden.

Wenn Sie jemanden kennen, von dem Sie glauben, dass er/sie unseren Newsletter ebenfalls gerne lesen würde, danken wir Ihnen für Ihre Empfehlung – und für die [Bekanntgabe der E-Mail-Adresse](#).

[Zum Seitenanfang](#)

[Newsletter abbestellen](#)

[Newsletter online lesen](#)