



# Gezerre um Treibstoffabgabe

Treibstoffabgabe ja oder nein? Das ist die letzte grosse Differenz im CO<sub>2</sub>-Gesetz, über das der Nationalrat heute beraten wird. Doch unabhängig von diesem Entscheid drohen Referenden.

HANSPETER GUGGENBÜHL

**BERN.** Mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes regeln Bundesrat und Parlament die künftige Schweizer Klimapolitik. Im Mittelpunkt steht das Ziel, den inländischen Ausstoss von CO<sub>2</sub> und weiteren Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 20 Prozent unter das Niveau im Jahr 1990 zu senken. Dazu enthält die Revisionsvorlage folgende Massnahmen: Die Begrenzung des Treibstoffverbrauchs von Neuwagen analog zur EU, die Weiterführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossilen Brennstoffen, die Förderung von Gebäudesanierungen und neuen Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Weiter verpflichtet das Gesetz die Ölwirtschaft, einen Teil des CO<sub>2</sub> zu kompensieren, das importierte Treibstoffe verursachen. Betreiber von neuen Gaskraftwerken müssen ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss vollständig und vorwiegend im Inland kompensieren – was solche Kraftwerke weitgehend verunmöglicht.

## Bereits einmal behandelt

National- und Ständerat haben den Entwurf des revidierten Gesetzes bereits einmal behandelt. In der Herbstsession geht es nun darum, die verbleibenden Differenzen zu bereinigen. Im Zentrum steht dabei die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen: Diese Abgabe sieht schon das bisherige CO<sub>2</sub>-Gesetz von 1999 vor, aber nur «subsidiär», sofern es nicht gelingt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verkehr genügend zu senken. Bisher beugte sich der Bundesrat dem Druck der Autoverbände und verzichtete auf diese Abgabe. Stattdessen führte er den Klimarappen ein. Mit dem Er-

trag daraus kaufte die Stiftung Klimarappen Emissionszertifikate im Ausland, um damit den zu hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus dem Verkehr zu kompensieren. Beim Revisionsentwurf stehen sich nun folgende Beschlüsse gegenüber:

- Der Nationalrat strich die Möglichkeit, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen einzuführen. Damit buchstabierte er hinter das bestehende Gesetz zurück.

- Der Ständerat befürwortete im März 2011 die Weiterführung der subsidiären Treibstoffabgabe; dies mit einem Höchstsatz von 120 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub>. Damit könnte der Bundesrat einen Liter Benzin um maximal 27 Rappen verteuern. Der Abgabeertrag würde pro Kopf an die Bevölkerung zurückerstattet. Profitieren würden damit jene, die wenig Sprit brauchen.

## Referendum angedroht

Unsere Prognose: Der Nationalrat wird die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen erneut ablehnen. Der Ständerat wird sich später dem Nationalrat anpassen. Denn die Autolobby macht Druck. Der TCS schrieb am 1. September: «Wenn das Parlament in der Herbstsession nicht auf die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen verzichtet, wird das Referendum ergriffen.»

Selbst wenn National- und Ständerat diese CO<sub>2</sub>-Abgabe streichen, wird wohl das Volk über das klimapolitisch wichtige Gesetz als Ganzes entscheiden. Denn Economiesuisse und der Schweizerische Gewerbeverband kündigen neben dem TCS ebenfalls ein Referendum an: In einem Brief vom 30. August, den sie an ausge-

wählte Mitglieder des National- und Ständerats schickten, schreiben die Chefs der drei Verbände: «Wir lehnen den Entwurf wegen dreier kaum zu korrigierender Mängel klar ab.» Und weiter hinten: «Gelingt es nicht, einen vernünftigen Weg einzuschlagen, dann sind unsere Organisationen – unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Gremien – willens, ein Referendum gegen die Vorlage zu ergreifen.»

Für Economiesuisse, die bislang stets erfolgreich lobbyierte, wäre dies das erste Referendum in ihrer Geschichte. Das bestätigt Kampagnenleiterin Ursula Fraefel.

## Reduktionsziel als Auslöser

Der Widerstand richtet sich primär gegen das klimapolitische Ziel: Denn National- und Ständerat beschlossen übereinstimmend, der Ausstoss der Treibhausgase müsse allein im Inland um 20 Prozent reduziert werden. Economiesuisse und Gewerbeverband hingegen fordern, dass die Hälfte der Reduktion durch den Kauf von Emissionszertifikaten aus dem Ausland weggerechnet werden darf. «Zweitens», so behaupten die Verbände, würde das revidierte Gesetz freiwillige Massnahmen der Wirtschaft erschweren. Und «drittens» führe nicht nur die CO<sub>2</sub>-Abgabe, sondern auch die CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht für einen Teil der Treibstoffimporte zu einer Verteuerung des Benzins.

## Wirtschaft nicht geeint

Die Kommission des Nationalrates aber lehnte den Rückkom-

Datum: 13.09.2011

ST. GALLER

# TAGBLATT

Ausgabe St. Gallen+Gossau

St. Galler Tagblatt AG  
9001 St. Gallen  
071/272 77 11  
www.tagblatt.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 29'504  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



**EV/UP** ERDÖL-VEREINIGUNG  
UNION PÉTROLIÈRE

Themen-Nr.: 719.10  
Abo-Nr.: 1077515  
Seite: 5  
Fläche: 44'197 mm<sup>2</sup>

mensantrag auf die bereits gefäll-  
ten Beschlüsse ab. Damit scheint,  
obwohl der formelle Beschluss  
noch aussteht, das Referendum  
gegen das Klimaschutzgesetz so  
sicher zu sein wie das Amen in der  
Kirche.

Allerdings wird die Wirtschaft  
nicht geschlossen in den Abstim-  
mungskampf ziehen. Denn ver-  
schiedene Wirtschaftszweige –  
von der Bauwirtschaft bis zur  
Clean-Tech-Branche – profitieren  
vom revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz.  
Christof Dietler, Geschäftsführer  
der grünen Klima-Initiative, sagt  
dazu: «Bei einer allfälligen Volks-  
abstimmung wird die Wirtschaft  
tief gespalten sein.»

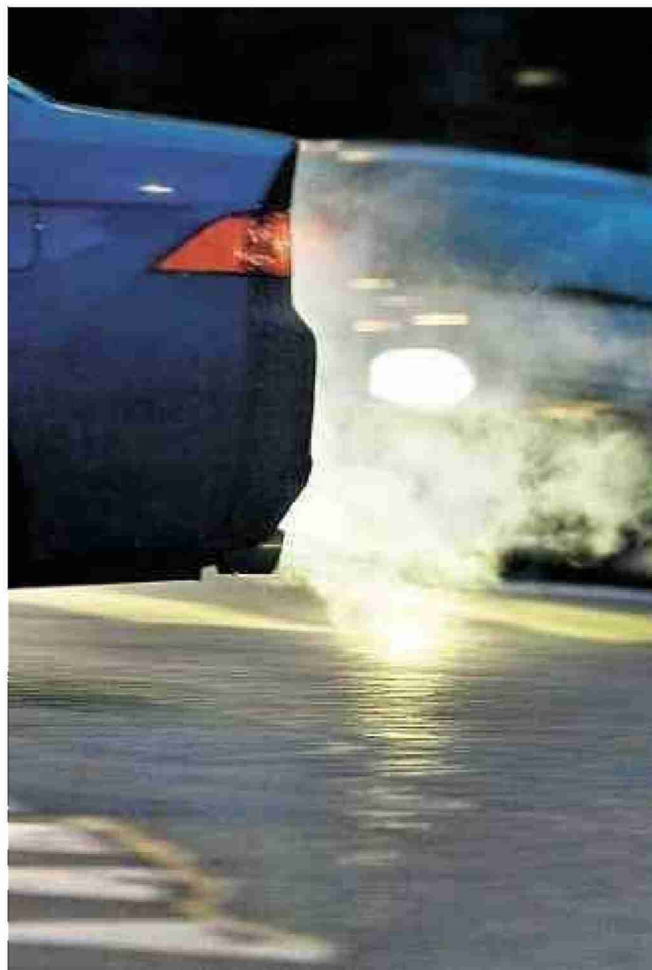


Bild: ky/Gaëtan Bally

**Treibstoffabgabe:** Die Autolobby stemmt sich dagegen.