



Neue Zürcher Zeitung  
8021 Zürich  
044/ 258 11 11  
www.nzz.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 129'722  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10  
Abo-Nr.: 1077515  
Seite: 15  
Fläche: 45'902 mm<sup>2</sup>

## Neuwagen sollen klimaverträglicher werden

*Der Nationalrat beschliesst einen indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative*



Durch den indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative wird das Statussymbol und Feindbild relativiert. GAETAN BALLY / KEYSTONE

**Beat Waber, Bern**

Die Schweiz will den Ausstoss von Treibhausgasen durch neue Autos im Gleichschritt mit der EU senken. Eine entsprechende Gesetzesrevision hat der Nationalrat nach Grundsatzdebatten über Klima, Politik und Markt gutgeheissen.

Genügt das Vertrauen in die Marktkräfte und neue Technologien, oder braucht es Vorschriften zum Schutz der Umwelt? Wie rasch sollen sie greifen? Und welche Rolle kann ein Land ohne eigene Autoproduktion überhaupt spielen? Diese Fragen standen im Zentrum der Nationalratsdebatte über einen indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative der jungen Grünen.

Eine grundsätzliche Weichenstellung

hatte der Rat schon im September vorgenommen. Damals lehnte er die Volksinitiative ab, die Modelle mit hohem Schadstoffausstoss und einer Frontpartie, welche Velofahrer und Fussgänger besonders gefährdet, verbieten will. Er beauftragte aber gleichzeitig die Umweltkommission, einen indirekten Gegenvorschlag zu präsentieren, wie dies auch der Bundesrat beantragt hatte.



Neue Zürcher Zeitung  
8021 Zürich  
044/ 258 11 11  
www.nzz.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 129'722  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10  
Abo-Nr.: 1077515  
Seite: 15  
Fläche: 45'902 mm<sup>2</sup>

## Anreize statt Verbote

Diesen Gegenvorschlag hat der Nationalrat nun mit 105 zu 65 Stimmen angenommen. Er verzichtet auf Verbote und setzt auf marktwirtschaftliche Anreize mit einer Art Lenkungsabgabe, die Autoimporteure bezahlen müssen, welche die Reduktionsziele nicht erreichen. Beim Ziel orientiert sich die Schweiz an der EU: Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss neu in Verkehr gesetzter Personenwagen soll bis Ende 2015 von derzeit etwa 160 auf 130 Gramm pro Kilometer sinken. Bei der Beratung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2012 im Juni hatte der Nationalrat noch ein bescheideneres Ziel von 150 Gramm angepeilt und dies damit begründet, die Schweizer seien aus topografischen Gründen auf leistungsfähigere Fahrzeuge angewiesen. Die Kommissionssprecher, Roger Nordmann (sp., Waadt) und Sep Cathomas (cvp., Graubünden), entkräfteten das Argument nun aber mit dem Hinweis, 90 Prozent der schweren Allradfahrzeuge verkehrten nicht im Berggebiet, sondern im Mittelland.

Eine Kommissionsminderheit aus FDP und SVP wollte mit analoger Begründung das Ziel auf 2017 hinausschieben. Weil sich eine Mehrheit der FDP-Fraktion auf einen Parteitagbeschluss besann, der das ehrgeizigere Ziel ins Programm geschrieben hatte, blieb der Antrag jedoch chancenlos. Ebenfalls abgelehnt wurde ein Antrag von SP und

Grünen, bereits jetzt auch ein Ziel für das Jahr 2020 (95 Gramm pro Kilometer) ins Gesetz zu schreiben. Stattdessen wird der Bundesrat beauftragt, dem Parlament dereinst über die Zielerreichung zu berichten und Vorschläge für eine weitere Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu unterbreiten.

## Gegen neue Subventionen

Eine längere Diskussion lösten die Abgaben aus, welche Importeure bei Nichterreichung der Ziele bezahlen müssen. Sie werden nach dem Ausmass der Zielverfehlung abgestuft (von Fr. 750 bis Fr. 142.50 pro Gramm). Über den zu erwartenden Ertrag gibt es naturgemäss nur vage Schätzungen; sie reichen von 0 bis 300 Millionen Franken ab dem Jahr 2015. Der Ertrag soll gleichmässig an die Bevölkerung verteilt werden. Naheliegender wäre der gleiche Mechanismus wie bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen, die via Krankenkassenprämien zurückverteilt wird. Christian Wasserfallen (fdp., Bern) und Christian van Singer (gp., Waadt) beantragten, den Ertrag statt dieser Rückverteilung zur Subventionierung neuer energieeffizienter Autos und der Verschrottung von Altwagen (oder, nach van Singer, des Kaufs eines Generalabonnements) einzusetzen. Sie unterlagen aber mit 100 zu 79 Stimmen. Die Vorlage geht nun in den Ständerat.