

**Argument 1:** Umwelt- und Klimaschutz sind wichtig. Gleichzeitig kosten entsprechende Massnahmen aber auch Geld. Konkret: Statt in der Schweiz viel Geld für Klimaschutzprojekte mit geringer Wirkung auszugeben, kann mit demselben Geld im Ausland eine deutlich **höhere Wirkung** erzielt werden.

**Argument 3:** Vorbildfunktion bedeutet nicht, dass die Schweizer Bevölkerung für Klimaschutzmassnahmen möglichst stark zur Kasse gegeben wird, sondern dass der **Wirtschaftsstandort Schweiz gefördert** wird und mit Innovation zu global wirksamen Massnahmen beitragen kann.

**Argument 2:** Inländische Klimaschutzprojekte können Innovationen fördern und als Leuchtturmprojekte für internationale Projekte dienen. 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 CO<sub>2</sub>-Gesetz verankerte Anteil von mind. 75% Inlandanteil schießt deutlich übers Ziel hinaus und verursacht hauptsächlich Kosten und wenig Nutzen.

**Argument 4:** Verbote sind immer als letzte Massnahme zu sehen, wenn es keine anderen Lösungen gibt. Genau solche Verbote möchte das CO<sub>2</sub>-Gesetz nun aber einführen. Statt bei Heizungen und Fahrzeugen eingesetzte und bewährte Technologien zu verbieten, wäre es sinnvoller, die dabei eingesetzten Brenn- und Treibstoffe durch **innovative synthetische und biologische Energieträger** zu ergänzen. Solche synthetischen und Biotreibstoffe wären mit der Änderung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach 2023 nicht mehr steuerbefreit und damit am Markt nicht konkurrenzfähig.

**Argument 5:** Für Fahrzeug- und Gebäudebesitzer ist es wichtig, dass sie einen **Investitionsschutz** haben und nicht mit kurzen Übergangsfristen in neue Technologien investieren müssen.

**Argument 6:** Der Fahrzeughandel ist ein internationales Geschäft. Statt einen Alleingang beim Vollzug der CO<sub>2</sub>-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.

**Argument 8:** Die Diskussionen im Parlament um die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung waren geprägt von Kursänderungen und knappen Entscheiden. Kann dies die Basis sein für eine **vernünftige und finanzierbare Klimapolitik?**

**Argument 7:** Wenn die Schweizer Fahrzeugimporteure, Garagisten und Konsumenten beim Neufahrzeugwerb schon CO<sub>2</sub>-Sanktionen bezahlen müssen, dann sollten diese Mittel zumindest zweckgebunden eingesetzt werden und nicht zur Hälfte in einen Klimafonds fliessen. Zudem fehlt diesem 50% für den Unterhalt der Infrastruktur. Es wird damit ganz klar gegen den Volkswillen gehandelt (NAF-Abstimmung).

**Argument 9:** Fakt ist: Der **CO<sub>2</sub>-Ausstoss** der Schweiz liegt im Vergleich zum weltweiten Ausstoss bei rund 1 Promille. Selbst eine Reduktion des Schweizer CO<sub>2</sub>-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?

**Argument 10:** Das **Volk** muss mitentscheiden können.

**Argument 11:** Das **Pariser Abkommen** sieht für die betroffenen Länder Innovation vor und keine Sanktionen.