



22.061

**CO2-Gesetz
für die Zeit nach 2024.
Revision****Loi sur le CO2
pour la période postérieure à 2024.
Révision***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir führen eine gemeinsame Eintretensdebatte über die Vorlagen 1 bis 6.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir sprechen heute über die Revision des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2024. Wie Sie wissen, will die Schweiz das Netto-null-Ziel bis 2050 erreichen, wie das durch die Bevölkerung im Klima- und Innovationsgesetz verankert wurde. Mit dieser Revision des CO2-Gesetzes entwickeln wir unsere bestehende Klimapolitik weiter, um das Zwischenziel von minus 50 Prozent bis 2030 zu erreichen.

Wie Sie auch wissen, fehlen nach der Ablehnung der Totalrevision des CO2-Gesetzes im Juni 2021 in unserem Land die rechtlichen Grundlagen, um die internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz – die Halbierung der Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 – einzuhalten. Die verlängerten Ziele bis Ende 2024 und die aktuellen Massnahmen reichen nicht aus.

Über die Vorlage, die ich Ihnen im Namen der Kommission kurz vorstelle, hat der Bundesrat eine Vernehmlassung durchgeführt. Ziel der Vorlage ist es, eine Halbierung der Treibhausgasemissionen bis im Jahr 2030 zu erreichen. Parallel zur vorliegenden Revision des CO2-Gesetzes hat das Parlament einen indirekten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative erarbeitet. Dieser Gegenvorschlag, besser bekannt unter dem Namen "Klima- und Innovationsgesetz", wurde vom Schweizervolk in diesem Juni mit knapp 60 Prozent Ja-Stimmen deutlich angenommen.

Die Massnahmen für die Umsetzung der Klimaziele sollen vor allem im CO2-Gesetz festgelegt werden. Heute beraten wir also Massnahmen für die erste Etappe von 2025 bis 2030. Wenn wir die Emissionen in der Schweiz senken wollen, braucht es eine klare Gesetzgebung und die nötigen finanziellen Mittel und Instrumente. Die Botschaft zum revidierten CO2-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 trägt den bei der letzten, abgelehnten Revision geäusserten Bedenken Rechnung. Konkret heisst das, dass sie keine neuen oder höheren Abgaben enthält. Stattdessen setzt sie auf gezielte Anreize und Förderung, damit Investitionen in klimafreundliche Lösungen attraktiver werden. Zudem werden bewährte Massnahmen weitergeführt.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen die Menschen und die Unternehmen in der Schweiz ermutigen, ihren CO2-Ausstoss zu senken. Gleichzeitig stärkt die Vorlage die Schweizer Energieversorgung und reduziert unsere Abhängigkeit von Öl und Gas. Mit Blick auf die globalen politischen Ereignisse wissen wir alle, wie nötig dieser Schritt ist.

Ich habe vorhin die nötigen Mittel für diesen Schritt erwähnt: Mit der Vorlage des Bundesrates hätte der Bund zwischen 2025 und 2030 haushaltsneutral insgesamt rund 4,1 Milliarden Franken für die Beanreizung von Klimaschutzinvestitionen einsetzen können. Ihre UREK hat nun gezielt Änderungen vorgenommen: minus 150 Millionen Franken bei den Ladestationen, jedoch plus 240 Millionen bei Artikel 37b und plus 420 Millionen Franken bei Artikel 37c. Somit sind wir aktuell bei 4,6 Milliarden Franken. Rund 2,8 Milliarden Franken

AB 2023 S 892 / BO 2023 E 892

davon sind für Klimaschutzmassnahmen im Gebäudebereich vorgesehen. Hier hat sich die UREK-S dem Bun-





desrat angeschlossen; dies darum, weil es sich beim Gebäudebereich und bei der Mobilität um Sektoren handelt, die für den Klimaschutz besonders zentral sind. Zudem soll der Ausbau von Wärmenetzen finanziell unterstützt werden.

Im Verkehrsbereich sieht der Bundesrat Mittel von rund 800 Millionen Franken vor, die in den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos, die Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Verkehr und die Förderung von internationalen Zugverbindungen fließen können. Darüber hinaus sieht der Entwurf des Bundesrates vor, eine heute nicht quantifizierbare Summe aus dem Bundeshaushalt für Klimaschutzprojekte im Ausland einzusetzen, welche dem Schweizer Klimaziel angerechnet werden sollen. Ich komme in der Detailberatung darauf zurück.

In der Gesamtabstimmung hat Ihre Kommission der Teilrevision des CO₂-Gesetzes einstimmig zugestimmt. Damit steht Ihre Kommission hinter dem vielseitigen Massnahmenpaket, mit dem das Reduktionsziel 2030 erreicht werden kann. Wir sind davon überzeugt, dass wir nun beherzt handeln müssen.

Zur Erinnerung: Bis in sieben Jahren sollen die Treibhausgasemissionen in unserem Land im Vergleich zu 1990 halbiert werden. Bis heute haben wir sie gegenüber dem Referenzjahr bereits um knapp 20 Prozent reduziert; dazu hat sich die Schweiz bereits 2017 im Rahmen des Klimaübereinkommens von Paris international verpflichtet. Das passiert aber nicht einfach so, sondern nur, wenn wir gezielt handeln.

In den grossen Linien folgt die UREK-S zwar dem Bundesrat, trotzdem setzt sie gewisse eigene Akzente, wobei die vorgeschlagenen Massnahmen ungefähr die gleiche Wirkung haben dürften. Dabei halte ich fest, dass die Zielsetzung mit den Anträgen der UREK-S auch weiterhin garantiert werden kann. Lassen Sie mich kurz ausführen, wie das Gesetz im Detail angepasst werden soll.

Zu den Gebäuden: Wie erwähnt, ist dieser Bereich für unsere Klimaziele zentral. Die CO₂-Abgabe, die auf fossilen Brennstoffen erhoben wird, bleibt bei 120 Franken pro Tonne CO₂. Neu sollen aber die Mittel aus der Abgabe knapp zur Hälfte in Klimaschutzmassnahmen investiert werden können. Dazu gehören das Gebäudeprogramm, der Technologiefonds, die Förderung von Geothermie, die kommunale und regionale Energieplanung, die Förderung der Produktion erneuerbarer Gase sowie die Solarthermie. Ohne Erhöhung der Teilzweckbindung würden die Bundesmittel, die ins Gebäudeprogramm fließen, beträchtlich sinken.

Der Triangel mit Geothermie, Energieplanung und erneuerbaren Gasen soll mit bis zu 45 Millionen Franken pro Jahr unterstützt werden. Der Technologiefonds soll Schweizer Firmen mittels Bürgschaften zu Fremdkapital für die Entwicklung von Innovationen verhelfen und neue Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen absichern. Die Einlage in den Technologiefonds wird um jährlich 10 Millionen Franken erhöht. Die Bevölkerung und die Wirtschaft sollen die andere Hälfte der CO₂-Abgabe zurückerhalten.

Ich komme zur Mobilität: Der Verkehr soll effizienter werden. Deshalb werden die CO₂-Zielwerte für Fahrzeuge weiter verschärft. Autoimporteure müssen innerhalb ihrer Flotte effizientere Modelle anbieten. Verfehlen sie ihre Zielvorgaben, gibt es wie bisher eine Sanktion. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, mehr klimafreundliche Fahrzeuge zu verkaufen. Ab dem Jahr 2030 sollen die durchschnittlichen Emissionen von neuen Personenwagen bezogen auf den Wert von 2021 höchstens noch 25 statt 45 Prozent betragen. In Zukunft sollen neu auch für Lastwagen CO₂-Zielwerte gelten. In Sachen LSVA für elektrisch angetriebene Lastwagen beantragt die Kommission mit 10 zu 2 Stimmen, beim geltenden Recht zu bleiben. Dies bedeutet, dass der Bundesrat weiterhin die Möglichkeit hat, Elektro- und Wasserstofffahrzeuge von der LSVA zu befreien. Dies sieht die Schwerverkehrsabgabeverordnung so vor. Eine Minderheit möchte auf Gesetzesstufe festhalten, dass für Lastwagen, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion gilt.

Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs soll der Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge schneller vorgehen. Dafür wollen sowohl die Kommission wie auch der Bundesrat die Mineralölsteuererleichterungen für Dieselbusse im öffentlichen Verkehr bis 2026 aufheben und als Übergangsmassnahme elektrische Antriebstechnologien bei konzessionierten Verkehrsangeboten fördern.

Schliesslich lehnte die Kommission knapp ab, Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, bei Firmen und auf öffentlichen Parkplätzen finanziell zu unterstützen. Der Bundesrat hat die finanzielle Unterstützung vorgeschlagen, und die Minderheit beantragt, dem Bundesrat weiterhin zu folgen.

Zum Flugsektor: Anbieter von Flugzeugtreibstoffen müssen künftig dem in der Schweiz getankten Kerosin erneuerbare Flugtreibstoffe beimischen. Dies sieht die Revision in Einklang mit der Bestimmung in der EU vor. Parallel dazu kann der Bund innovative Firmen finanziell mit 25 bis 30 Millionen Franken pro Jahr unterstützen, die Pilotprojekte zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen umsetzen.

Die Kommission möchte zudem, dass es möglich ist, Zertifikate an die Beimischquote anrechnen zu lassen, und dass ein Teil der Erlöse aus den Versteigerungen von Luftfahrtemissionsrechten verbindlich für CO₂-Reduktionsmassnahmen im Flugverkehr verwendet wird. Ein anderer Teil dieser Erlöse soll, wie vom Bundesrat



vorgesehen, für den Ausbau von internationalen Zugverbindungen eingesetzt werden.

Einstimmig hat die Kommission ausserdem beschlossen, dass auf Flugangeboten die CO₂-Emissionen angegeben werden müssen. Eine Minderheit beantragt zudem, eine Lenkungsabgabe auf Flüge mit Business- und Privatjets einzuführen, was die Kommission mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt hat.

Nun zu den Treibstoffimporteuren: Importeure von Benzin und Diesel müssen weiterhin einen Teil der CO₂-Emissionen dieser Treibstoffe mit Klimamassnahmen im In- und Ausland ausgleichen. Neu soll ein maximaler Kompensationsansatz von bis zu 90 Prozent gelten. Der maximale Zuschlag, den die Treibstoffimporteure dafür an der Tanksäule verlangen können, bleibt bei 5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel. Zudem sollte der Bundesrat die Importeure verpflichten, so viel erneuerbare Treibstoffe – dazu gehören auch synthetische Treibstoffe – in den Verkehr zu bringen, dass zwischen 5 und 10 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen reduziert würden, dies ohne entsprechenden Kostendeckel. Die UREK-S ist dem Entwurf hier nicht gefolgt und will einen Kostendeckel von 5 Rappen, sprich 5 Rappen Kompensationspflicht und 5 Rappen für die Pflicht zur Überführung erneuerbarer Treibstoffe. Gleichzeitig werden die Erleichterungen bei der Mineralölsteuer bis 2030 weitergeführt.

Zu den Unternehmen: Unternehmen sollen auch künftig von der CO₂-Abgabe befreit werden, wenn sie sich im Gegenzug zu einer Verminderung ihrer Treibhausgasemissionen verpflichten. Diese Unternehmen sollen aber neu einen Plan vorlegen, wie sie die Emissionen aus fossilen Brennstoffen längerfristig auf null senken können. Heute gilt die Befreiungsmöglichkeit nur für gewisse Branchen. Die Instrumente der CO₂-Abgabebefreiung mit einer Verminderungspflicht sind bis 2040 befristet. Auch Unternehmen mit sehr hohem CO₂-Ausstoss bezahlen wie bisher keine CO₂-Abgabe. Diese Firmen müssten stattdessen obligatorisch am Emissionshandelssystem teilnehmen, das seit 2020 mit dem System der EU verknüpft ist. Der Emissionshandel soll äquivalent zu den Regeln in der EU weiterentwickelt werden. Die von der EU beschlossenen Verschärfungen sind im Bundesratsentwurf noch nicht abgebildet. Dies bringt die Verwaltung dann in der UREK-N als Vorschlag ein.

Schliesslich zum Finanzmarkt: Auch der Finanzmarkt soll seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das Gesetz verpflichtet die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die Risiken, die vom Klimawandel beispielsweise infolge häufiger Unwetter oder Dürren ausgehen. Die Finma überprüft die Risiken für die Finanzmarktakteure. Die Schweizerische Nationalbank überprüft die Risiken für die Stabilität des

AB 2023 S 893 / BO 2023 E 893

Finanzsystems. Finma und SNB sollen regelmässig über ihre Prüfergebnisse berichten.

Wie Sie sehen, setzen wir mit der Gesetzesrevision an unterschiedlichen Orten an. Die Vorlage soll es zusammen mit dem technologischen Fortschritt ermöglichen, dass die Schweiz ihre internationalen Verpflichtungen bis 2030 erfüllen kann, welche eine Halbierung der Emissionen gegenüber 1990 vorsehen. Diese Halbierung ist dringend notwendig, denn der Klimawandel macht auch vor der Schweiz nicht halt. Die zunehmende Zahl gesundheitsrelevanter Hitzetage und die Zunahme extremer Wetterereignisse zeigen, dass wir handeln müssen.

Die UREK-S ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten und hat sich in der Detailberatung und auch in der Gesamtabstimmung am 31. August einstimmig dafür ausgesprochen.

Im Namen der Kommission bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten.

Mazzone Lisa (G, GE): En juin dernier, près de 60 pour cent des votantes et des votants ont exprimé leur soutien à la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique, que nous avons élaborée ensemble au sein du Parlement. Ce scrutin fixe et confirme que nous avons la tâche d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Le doute n'est plus permis, s'il y avait encore des doutes à la suite du rejet très serré de la loi sur le CO₂ en 2021. Il me semble que cela clarifie la situation et nous donne un mandat très clair à nous, parlementaires, ainsi qu'à notre Parlement et aux deux chambres.

La loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique est donc le nouvel horizon de notre politique de réduction des gaz à effet de serre. Elle fixe deux principes. Le premier consiste en des objectifs clairs et des objectifs intermédiaires. Le second principe est que les réductions des émissions de gaz à effet de serre doivent être atteintes dans la mesure du possible en Suisse. Pour mémoire, je vous lis le premier alinéa de l'article 3: "La Confédération veille à ce que l'effet des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine générées en Suisse soit ramené à zéro d'ici à 2050 (objectif de zéro net) grâce aux mesures suivantes: a. réduire le plus possible les émissions de gaz à effet de serre" et seulement dans le deuxième cas, "b. compenser l'effet des émissions de gaz à effet de serre restantes en recourant à des technologies d'émission négative en Suisse et à l'étranger." Le projet que vous



avez sur la table, de mon point de vue, ignore cette priorité posée d'une réduction des gaz à effet de serre en Suisse, et pousse la Suisse dans un retranchement.

Les mesures contenues dans cette loi sont trop peu ambitieuses et nous mènent dès lors à la situation suivante: entre 2025 et 2030, plus de la moitié de la réduction des émissions de CO₂ sera réalisée par l'achat de certificats pour des projets de compensation à l'étranger. Plus de la moitié. Je vous rappelle juste que, dans la loi actuelle, les trois quarts doivent être réalisés en Suisse. La conséquence est que, en 2030, à l'issue de cette loi, on aura tellement peu réduit en Suisse que, pour atteindre l'objectif de 2040, fixé dans la loi sur le climat et l'innovation adoptée en votation populaire par les votantes et les votants, on devra réduire ces émissions de façon beaucoup plus drastique. On va ainsi devoir rattraper le retard accumulé avec des mesures plus drastiques et un objectif de réduction beaucoup plus rapide.

Et nous avons là un problème – ou plutôt trois. Le premier est que la Suisse choisit de faire cavalier seul. L'Union européenne, elle, va, d'ici 2030, réduire de 55 pour cent par rapport à 1990 ses émissions sur son propre territoire. La Suisse s'est déjà fait épingler lors de la Conférence sur le climat pour cette pratique particulière dans le concert des nations.

Le deuxième problème est que cela représente une occasion manquée pour notre économie. On a trop tendance à voir la protection du climat comme une charge et non comme un investissement. En fait, on aura des flux financiers pour protéger le climat qui partiront à l'étranger ou, en tout cas, qui ne seront pas investis dans l'économie locale et dans sa transition. Il faut bien être conscient que ces certificats, à terme, coûteront toujours plus cher, car les autres pays – dans lesquels on fera ces projets – devront également réduire leurs émissions et atteindre leurs objectifs. Les projets qui resteront auront tendance à devenir plus cher.

Enfin, selon ce projet de loi, la caisse fédérale prendra en charge le surplus des coûts, comme cela a été dit par le rapporteur.

Le troisième problème est le suivant: un crédit sur le futur et une forme de sous-enchère climatique. On agit à l'étranger pour payer moins cher et non pour en faire plus. On pourrait dire que, comme on agit à l'étranger et que cela coûte moins cher, on en ferait beaucoup plus, mais cela n'est pas le cas. La conséquence est que l'on retarde d'autant notre sortie des énergies fossiles et que l'on se retrouvera dans une situation dans laquelle il faudra agir avec beaucoup plus d'ambition, plutôt que de suivre une courbe de réduction bien plus linéaire – il ne s'agit pas d'une courbe, mais d'une ligne droite. Il faut donc une solidarité, mais non une solidarité intéressée, une solidarité à l'étranger avec des projets, qui ne doivent pas être déduits de nos objectifs de compensation. Je tiens à souligner que l'efficacité de ces compensations est discutable. Ce qui est particulièrement remis en question est le fait de savoir, ce qui est très difficile à établir, si ces projets n'auraient pas été réalisés si la Suisse n'avait pas acheté un certificat. Telle est la condition: il faudrait que le projet n'ait, sans cela, pas été réalisé. Mais cela est difficile à établir.

On a traité de la loi sur le CO₂ et, à la fin, on a réalisé un bilan. L'administration fédérale nous a montré quel était l'effet des mesures contenues dans la loi sur le CO₂. On a constaté que l'on avait un problème, car on n'avait pas de mesures assez fortes pour réduire suffisamment nos émissions et atteindre nos objectifs. De mon point de vue, on aurait dû se dire: reprenons le travail dès le début et regardons comment l'on peut améliorer le projet dès le début. Ce n'est malheureusement pas ce qui a été fait. On s'est dit: augmentons la part de compensations à l'étranger, ce qui a été fait.

De mon point de vue, cette loi est un crédit pour le futur. On n'a ni perspective de fin des voitures thermiques ni perspective de fin des chauffages à énergie fossile, ni mesure réellement sérieuse dans le domaine de l'aviation. Sur la place financière, on a une transparence, un "reporting" et une analyse, mais ce ne sont pas encore des mesures fortes. C'est une prolongation de notre dépendance aux énergies fossiles. Au fond, il s'agit d'un droit de polluer indéfiniment, avec la mise en circulation et en exploitation de systèmes qui fonctionnent aux énergies fossiles pendant des dizaines d'années – je pense aux voitures ou aux chauffages.

Nous avons absolument besoin de cette loi. L'entrée en matière n'est pas contestée. De mon point de vue et à l'issue du traitement de cette loi, le Conseil national aura encore beaucoup à faire pour rendre cette loi cohérente avec d'autres décisions que nous avons prises au sein de cette même chambre.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme gerne Stellung zum Eintreten. Ich bitte Sie selbstverständlich, auf die Revision des CO₂-Gesetzes einzutreten. Sie stellt nach der Abstimmung über das Klimaschutzgesetz die erste Etappe der Umsetzung auf dem Weg zu netto null dar. Die erste Etappe dauert von 2025 bis 2030. 2025 ist sehr schnell da, wenn wir auch noch den Zeitbedarf für die Verordnungsänderung in Betracht ziehen. Ich habe deshalb von Anfang an darum gebeten, dass man das Gesetz ohne Verzögerung und ohne grosses Aufladen berät. Ich möchte der Kommission danken, dass das neben den Beratungen zum Mantelerlass und zum RPG möglich war. Das ist nicht selbstverständlich. Aber ich glaube, die Prioritätensetzung war absolut richtig, denn



letztlich ist der Mantelerlass mit der Revision des Energiegesetzes und des Stromversorgungsgesetzes auch für die Umsetzung des Netto-null-Ziels sehr zentral. Wir brauchen zuerst Strom, bevor wir dekarbonisieren können, natürlich unter Einschluss aller Einsparungen und Effizienzsteigerungen.

Ich sage das auch deshalb, weil man verschiedentlich die Frage hörte: Macht man jetzt nichts nach der Abstimmung über das Klimaschutzgesetz? Es wurde gesagt, dieses wurde vom Volk sehr klar angenommen. Selbstverständlich

AB 2023 S 894 / BO 2023 E 894

machen wir etwas. Wir haben diese Gesetzesrevision rasch beraten und sind wenige Monate nach der Abstimmung schon in der ersten Lesung, auch deshalb, weil man mit dem Entwurf zu diesem Gesetz schon früher begonnen hat, schon unter meiner Vorgängerin im Bundesrat.

Der Bundesrat hat aus der Abstimmung zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes seine Lehren gezogen. Insbesondere hat er für das vorliegende neue CO₂-Gesetz auf höhere oder neue Abgaben verzichtet. Wegen höherer Abgaben wurde die letzte Gesetzesvorlage abgelehnt. Ich glaube, nein, ich bin sicher, es ist richtig, dass man hier jetzt darauf verzichtet. Ich danke, dass auch die Kommission diesem Anliegen des Bundesrates gefolgt ist.

Stattdessen sollen die bestehenden Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie, die je etwa einen Drittel der Belastung ausmachen, weitergeführt und punktuell angepasst werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Anreizen und gezielten Förderungen und Investitionen. Im Bereich Verkehr soll beispielsweise der Ausbau von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, bei Unternehmen und in Gemeinden unterstützt und dadurch beschleunigt werden. Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt hier etwas anderes; sie möchte das streichen. Wir werden das im Detail noch diskutieren.

Ausserdem sollen die erneuerbaren Treibstoffe – dazu zählen auch synthetische Treibstoffe – sowohl im Land als auch im Luftverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen leisten. Schliesslich möchte der Bundesrat das Steuerprivileg für Dieselmotoren ab 2026 aufheben und die Umstellung auf Busse mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb mittels einer Beteiligung an deren Anschaffungskosten zusätzlich beschleunigen. Ich will hier auch kurz erwähnen, wie wichtig das ist. Auf der Zeitachse tönt 2040 oder 2050 relativ weit weg. Aber wenn beispielsweise unsere bundesnahen Betriebe wie die Postauto AG 2040 netto null Emissionen erreichen wollen, heisst das, dass ab 2028 keine Dieselmotoren mehr angeschafft werden dürfen. Denn diese haben eine Abschreibungszeit von zwölf Jahren, und wenn wir jetzt hier nicht die nötigen Anreize schaffen, das jetzt nicht tun, sind wir dann einfach zu spät dran. Deshalb ist das eine ganz wichtige Massnahme im Rahmen der Dekarbonisierung.

Im Gebäudebereich sollen die Kantone und damit die Dynamik im Gebäudeprogramm weiter unterstützt werden. Um genügend Mittel zur Verfügung zu haben, soll die Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe befristet bis 2030 angehoben werden; damit stehen bedeutend mehr Mittel für das Gebäudeprogramm zur Verfügung.

Wir haben hier auch eine Abstimmung auf das Fit-for-55-Paket der EU vor uns. Ein Blick über die Schweiz hinaus zeigt nämlich, dass die EU in eine ähnliche Richtung geht. Das ist relevant für die Diskussion über das CO₂-Gesetz, weil sich dieses, wo sinnvoll, überall an EU-Bestimmungen anlehnt. Namentlich will der Bundesrat die Flottenziele für importierte neue Fahrzeuge im Gleichschritt mit der EU bis 2030 weiter absenken. Im Flugsektor sollen die Anbieter von Flugzeugtreibstoffen wie in der EU verpflichtet werden, dem Kerosin erneuerbare Flugzeugtreibstoffe beizumischen. Weiter will der Bundesrat den seit 2020 mit der EU verknüpften Emissionshandel für Industrieanlagen und die Luftfahrt entsprechend dem bilateralen Abkommen im Gleichschritt zu den Regeln in der EU weiterentwickeln. Das Ziel ist, dass die Schweizer Akteure vergleichbare Bedingungen wie in der EU vorfinden. Nur mit gleichwertigen Rahmenbedingungen können allfällige Wettbewerbsnachteile vermieden werden.

Die Vorlage, die Sie heute diskutieren, ist die erste von drei Etappen der Umsetzung des Klima- und Innovationsgesetzes. Ich denke, gerade für die Innovation gibt das Klima- und Innovationsgesetz eine Grundlage von jährlich 200 Millionen Franken; dies sind insgesamt 1,2 Milliarden Franken an Fördermitteln über sechs Jahre hinweg. Wir haben mit dem anderen vom Volk genehmigten Gesetz also dann schon eine Hebelwirkung, um Innovationen zu fördern, die wir möglichst gut nutzen werden, beispielsweise auch bei energieintensiven Unternehmungen, die im Moment sehr unter Druck sind. Es geht aber auch um andere Innovationen, die zur Dekarbonisierung beitragen. Hier haben wir also eine Hebelwirkung. Die Verordnungen sind in Erarbeitung und sollen auf den 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt werden, dies zusammen mit diesem Gesetz, zusammen mit den Fördermitteln für den Heizungsersatz von 200 Millionen Franken jährlich, das heisst von insgesamt 2 Milliarden Franken über zehn Jahre.

Das erfolgt ausserhalb von diesem Gesetz, über Verordnungsanpassungen. Ich bin relativ zuversichtlich, dass



dieser Weg gelingen wird. Ich nehme diese Zuversicht aus einer Klausur, die ich am Freitag und Samstag mit den bundesnahen Betrieben hatte, die ja gestützt auf das Klima- und Innovationsgesetz den Auftrag haben, bis 2040 bei sich Klimaneutralität herzustellen. Alle bundesnahen Betriebe haben mir eigentlich ein klares Programm vorgelegt, wie sie diesen Weg gehen wollen und wie sie glauben, das Ziel erreichen zu können. Die Dekarbonisierung gelingt aber, noch einmal, nur und ausschliesslich mit dem Mantelerlass. Hier muss man die Sicherheit haben – das haben mir alle bundesnahen Betriebe dargelegt –, dass dann auch genügend Strom da ist. Deshalb erachte ich es als richtig, dass wir sofort den Mantelerlass umsetzen und man hier mit diesem Gesetz – da spreche ich auch etwas die Minderheiten an – vielleicht nicht gerade überbordert bzw. der bundesrätlichen Vorlage in der vorliegenden Fassung rasch zustimmt. Wir haben mit diesem Gesetz ja nur wenige Jahre. Wichtig ist, dass wir damit sofort Wirkung erzielen und es nicht weiter aufladen und nachher irgendwie riskieren, dass es beispielsweise durch eine Volksabstimmung blockiert wird. Wir werden dann natürlich in einem weiteren Schritt sofort nach Verabschiedung dieses Gesetzes die nächste Periode 2030–2040 angehen müssen, angepasst an das, was bis dann an Innovation kommt. Wir haben dann dort etwas länger Zeit. Deshalb bitte ich Sie insgesamt, auf die Vorlage hier einzutreten. Ich danke der Kommission auch für die konstruktive Debatte zu diesem Geschäft.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

1. Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen 1. Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ersatz von Ausdrücken; Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'expressions; art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 2

Antrag der Kommission

...

h. ... und dessen Bindung in Kohlenstoffspeichern;

...

Ch. I art. 2

Proposition de la commission

...

h. ... avec fixation de ce CO₂ dans un réservoir de carbone;

...

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission war sich in der Beratung einig, dass wir für die Erreichung der Klimaziele neben der klassischen Verminderung auch die Anwendung von Technologien brauchen werden,

AB 2023 S 895 / BO 2023 E 895

die das CO₂ entweder direkt an der Quelle oder aus der Atmosphäre abscheiden und sicher in sogenannten Senken speichern.

Bei den Begrifflichkeiten in Artikel 2 hat die UREK-S eine Präzisierung bei Buchstabe h vorgenommen und das Wort "dauerhafte" in Bezug auf die Senkenleistung gestrichen. Aus Sicht der Kommission ist es nicht nötig, die





Dauerhaftigkeit explizit zu erwähnen. Wie bisher soll aber nachgewiesen werden, dass die Kohlenstoffbindung mindestens 30 Jahre lang funktioniert. Diese Änderung war unbestritten, weshalb auch kein anderslautender Antrag vorliegt. Damit wir nachher etwas schneller sind, habe ich das bereits jetzt gesagt.

Rösti Albert, Bundesrat: Es wurde einstimmig beschlossen, das Wort "dauerhafte" herauszustreichen. Fachlich sind wir der Ansicht, dass es Sinn machen würde, es beizubehalten.

Die Definition des Bundesrates wird in der Vorlage betreffend das Kompensationsinstrument verwendet. In der Definition werden auch biologische Senken berücksichtigt. Die CO₂-Speicherung in Holzprodukten ist hier inbegriffen. Zentral ist aber die Permanenz der Speicherung. Wir sind deshalb der Meinung, dass das Wort "dauerhafte" richtig wäre. Wenn es aber keinen entsprechenden Antrag gibt, werden wir das im Nationalrat nochmals diskutieren. Ich wollte es hier zuhanden des Amtlichen Bulletins erwähnen.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 3

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Reichmuth, Crevoisier Crelier, Mazzone, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 2

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen erfolgt mindestens zu 75 Prozent mit Massnahmen in der Schweiz. (Rest streichen)

Ch. I art. 3

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Reichmuth, Crevoisier Crelier, Mazzone, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 2

La réduction des gaz à effet de serre est réalisée à hauteur d'au moins 75 pour cent par des mesures prises en Suisse. (Biffer le reste)

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 3 geht es um die Reduktionsziele. Mit der Ratifikation des Pariser Übereinkommens hat sich die Schweiz international verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren. Sie hat sich weiter zu einem Durchschnittsziel verpflichtet. Die Emissionen müssen im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 um mindestens 35 Prozent unter dem Wert von 1990 liegen.

Mit dieser Vorlage sollen diese beiden Ziele gesetzlich verankert werden. Das Durchschnittsziel soll dafür sorgen, dass die Emissionen kontinuierlich abgesenkt werden. Die Verminderung soll mehrheitlich in der Schweiz erzielt werden. Mit dem vorliegenden Entwurf ist ein Inlandanteil von ungefähr zwei Dritteln möglich. Das entspricht einer Verminderung der Treibhausgasemissionen im Inland von etwa 34 Prozent bis 2030 gegenüber 1990. Die restlichen Verminderungen sind mit Massnahmen im Ausland zu reduzieren.

Die Mehrheit der Kommission folgt bei Artikel 3 Absatz 2 dem Bundesrat. Dies bedeutet, dass das Inlandziel auf Verordnungsstufe festgelegt werden kann. Die Mehrheit ist der Auffassung, dass der Bundesrat so flexibel auf aktuelle Entwicklungen eingehen kann.

Die Minderheit Reichmuth will den Fokus stärker auf das Inland setzen und im Gesetz einen Inlandanteil von 75 Prozent festlegen. Die Mehrheit war der Meinung, dass für die Zielsetzung der Minderheit zusätzliche tiefgreifende Massnahmen benötigt würden, damit dieses Ziel erreicht werden kann. Die vorgesehenen Massnahmen reichen dafür nicht aus. Die Kommission entschied sich deshalb mit 6 zu 5 Stimmen gegen diesen Antrag.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Die Minderheit will am geltenden Recht festhalten. Mit einer unbestimmten Formulierung wollen der Bundesrat und die Kommissionsmehrheit hier ermöglichen, dass Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen vermehrt im Ausland erfolgen können. Natürlich ist es auch für mich und die Minderheit unbestritten, dass es dem Klima egal ist, wo auf der Welt die Reduktionsmassnahmen erfolgen. Uns ist auch klar, dass es aufgrund der generell höheren Kosten in der Schweiz mehr Geld braucht,



um bei uns die gleiche Menge CO₂ wie im Ausland zu reduzieren. Es gibt aber noch andere Werte als die reine und vor allem kurzfristige Kostenbetrachtung.

Bei der Verminderung von Treibhausgasemissionen und bei den Reduktionsmassnahmen braucht es Innovation, innovative Ideen, neue Technologien und Methoden. Das sind genau die Stärken, derer wir uns sonst eigentlich immer gerne selber rühmen. Ein ambitioniertes Inlandziel schafft Planungssicherheit und stärkt mittelfristig unseren eigenen Wirtschaftsstandort. Die damit entstehende Wertschöpfung kommt der Schweiz zugute, während wir künftig Wissen und Technologie exportieren können. Dank dieser Rahmenbedingungen werden Schweizer Unternehmen darin bestärkt, bei der Dekarbonisierung eine aktive Rolle zu spielen.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen soll daher zu mindestens 75 Prozent im Inland erfolgen, sodass sich die damit einhergehende Innovation und Wertschöpfung auch hierzulande auszahlen kann. Damit würde die Schweiz gleichzeitig mehr internationale Verantwortung für die bei uns ausgestossenen Treibhausgasemissionen übernehmen. Wenn wir an einem höheren Inlandziel festhalten, machen wir eigentlich nichts anderes, als vor der eigenen Haustüre zu kehren. Das ist ein Grundsatz, der sich heute aus meiner Sicht immer noch bewährt.

Darum empfehle ich Ihnen, hier der Kommissionsminderheit zu folgen und damit am geltenden Recht festzuhalten.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen. Die vorliegende Fassung stimmt mit den Massnahmen darin überein, dass etwa 68 Prozent im Inland kompensiert werden können und rund ein Drittel also im Ausland reduziert werden müsste. Damit 75 Prozent möglich wären, müssten wir eigentlich zusätzliche Massnahmen definieren, sonst würde uns die vorliegende Fassung nicht glaubwürdig erscheinen. Wenn es, wie der Minderheitssprecher soeben gesagt hat, möglich ist, dank Innovation schneller vorwärtszugehen, ist das natürlich umso besser.

Ich glaube also, der Bundesrat – das möchte ich hier auch deklarieren – wird nicht ohne Not mehr im Ausland kompensieren, als er muss. Wir sind aber froh, dass die Kommission am Schluss der Beratung wieder darauf zurückgekommen ist, damit der Bundesrat bis 2030 Vorschläge dazu realisieren kann, was danach noch zu kompensieren sein wird. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie dem Bundesrat diese Freiheit hier auch lassen. Es ist ja am Schluss eine Buchhaltung, und die einzelne Unternehmung kann da nicht viel Einfluss nehmen. Wir werden sicher alles daransetzen, mit innovativen Massnahmen über das Klimaschutzgesetz Anreize zu setzen. Auf der anderen Seite haben wir die Vorgabe – versprochen vom Bundesrat vor der Abstimmung über das Klimaschutzgesetz –, Förderbeiträge zu leisten, aber keine zusätzlichen Abgaben und Verbote vorzusehen. Deshalb bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese Flexibilität in den nächsten Jahren bis 2030 lassen und der Mehrheit zustimmen.

AB 2023 S 896 / BO 2023 E 896

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6036)

Für den Antrag der Mehrheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. I Art. 3a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 3a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Ziff. I Art. 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Treibhausgasemissionen vermindern oder die Senkenleistung erhöhen, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, Abfall-, Land-, Wald- und Holzwirtschaft ...

Antrag der Minderheit

(Müller Damian, Crevoisier Crelier, Mazzone, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 2

... Wald-, Finanz- und Holzwirtschaft ...

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Müller Damian, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 5

Streichen

Ch. I art. 4

Proposition de la majorité

Al. 1, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... à effet de serre ou à renforcer les capacités des puits de carbone qui sont prévues dans d'autres législations, notamment dans les domaines de l'environnement, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture, de la sylviculture et de l'exploitation forestière ...

Proposition de la minorité

(Müller Damian, Crevoisier Crelier, Mazzone, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 2

... de la sylviculture, du secteur financier et de l'exploitation forestière ...

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Müller Damian, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 5

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Sie sehen, es ist angesichts meines Minderheitsantrages zwar etwas schwierig, aber ich versuche trotzdem, den Spagat zu machen.

Bei dieser Bestimmung geht es nun um die Definition der Massnahmen zur Erreichung der Reduktionsziele. Es ist klar, dass auch Massnahmen in anderen Erlassen einen Beitrag dazu leisten müssen.

Die UREK-S hat darüber sehr ausführlich debattiert. Der Bundesrat hat der Kommission unmissverständlich mitgeteilt, dass die vorhandene Aufzählung nicht abschliessend ist. Die Mehrheit der Kommission will gegenüber dem Entwurf des Bundesrates hier die Abfallwirtschaft ergänzen. Meine Minderheit ist der Auffassung, dass wir die Finanzwirtschaft ebenfalls nennen sollten, da dort ein gewichtiger Hebel zur Verminderung von Treibhausgasemissionen vorhanden ist. Ich habe diese Formulierung, damit es für Sie und das Amtliche Bulletin auch klar ist, aus dem Klima- und Innovationsgesetz übernommen. In diesem Sinne wird die Verwaltung aus Konsistenzgründen im Zweitrat so oder so einen Vorschlag zur Umformulierung oder Streichung einbringen müssen.

Ich erlaube mir eine Vorbemerkung. Die Kommission hat sich das bei der Arbeit immer wieder vor Augen führen lassen: Mit der Vorlage des Bundesrates und auch mit den Entscheiden Ihrer Kommission ist die Erreichung der Ziele garantiert. Der Bundesrat hat deshalb in Artikel 4 Absatz 5 eine sogenannte Ventilklausel eingebaut, welche ihn zum Handeln auffordert, sollte sich eine Zielverfehlung abzeichnen. In diesem Fall soll der Bundesrat die Ziellücke mit dem Erwerb von internationalen Bescheinigungen schliessen können. Die Mehrheit beantragt, das so drin zu lassen, andernfalls hätten die Instrumente gezielt verschärft werden müssen. Die Minderheit der Kommission will das nicht.



Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Herr Berichterstatter, möchten Sie sich noch zum Antrag der Minderheit äussern?

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Dieser wurde bereits ausgeführt. Ich überlasse es den weiteren Mitgliedern der Minderheit, noch darüber zu sprechen. Ansonsten wird sich der Bundesrat dazu äussern.

Rösti Albert, Bundesrat: Von mir aus können Sie gut der Minderheit folgen, das heisst die Finanzwirtschaft mit einbeziehen. Das wäre einfach konsistent mit dem Klima- und Innovationsgesetz, wo die Finanzwirtschaft auch aufgeführt wird. Es ist nicht tragisch, wenn Sie nur die Bereiche gemäss Mehrheit hier nennen. Aber eigentlich wäre es konsistent und sauberer, wenn hier auch die Finanzwirtschaft erwähnt würde, weil es doch einfach auch ein Bereich ist, der zu dieser Verringerung beitragen muss. Mehr möchte ich dazu nicht sagen. Es würde der früheren Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020 dann entsprechen.

Hingegen ist es mir wichtig, namens des Bundesrates zu sagen, dass ich Sie bitte, den Antrag der Minderheit Mazzone zu Absatz 5 abzulehnen. Hier sollte der Bund die Möglichkeit haben, bei Reduktionszielen, die nicht erreicht werden, die Differenz noch mit internationalen Bescheinigungen zu kompensieren. Wir wissen heute nicht, wie lange wir haben, bis das Gesetz verabschiedet ist, möchten das Ziel aber trotzdem erreichen. Deshalb lassen Sie hier bitte diesen Spielraum für den Bundesrat.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6037)

Für den Antrag der Mehrheit ... 21 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 5 – Al. 5

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Mehrheit erachtet eine Ventilklausel als notwendig, damit der Bund subsidiär zu allen anderen Massnahmen die Ziellücke schliessen kann. Es bräuchte dann nochmals die Zustimmung des Parlamentes, um finanzielle Mittel für eine solche Beschaffung einzusetzen. Die Minderheit möchte mit der Streichung der Ventilklausel den Druck für die Umsetzung von Massnahmen im Inland hoch halten.

Die Kosten dieser internationalen Bescheinigungen können beträchtlich sein. Die Preisschere umfasst gemäss Schätzungen Werte zwischen 18 und 70 Franken pro Tonne. Dies hätte

AB 2023 S 897 / BO 2023 E 897

zusätzliche Budgetausgaben in der Höhe von mehreren hundert Millionen Franken zur Folge – so haben wir es in der Kommission debattiert.

Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 6 zu 5 Stimmen, der Mehrheit zuzustimmen.

Mazzone Lisa (G, GE): Vous l'avez dit, Monsieur le conseiller fédéral, le but est d'atteindre les objectifs. Pour atteindre les objectifs, il faut les atteindre réellement et non pas se dire que l'on a un oreiller de paresse qui nous permet, une fois que l'on ne les a pas atteints, de procéder à ces achats de certificats.

J'aimerais insister sur le fait qu'effectivement, peu d'années séparent 2025 et 2030. Mais si vous partez de maintenant – on est quand même en 2023 –, si vous repoussez les mesures ambitieuses jusqu'en 2030, cela représente quand même sept années cruciales pour la protection du climat. On le voit d'autant plus en ce moment avec les conséquences que cela représente. C'est pour cela – je l'ai déjà dit lors de l'entrée en matière – que la proposition de minorité vise à mettre l'accent sur la réduction en Suisse et donc sur l'amélioration des mesures dans la loi.

Ce faisant, elle a également pour objectif de communiquer au Conseil national qu'à la suite du traitement de cette loi, il y aura besoin de travailler encore davantage sur des mesures cohérentes. Cela a été dit par le rapporteur, cela est de l'argent qui sera directement pris de la caisse fédérale. On a eu, à de nombreuses reprises, l'occasion de débattre de la rigueur budgétaire dont on doit faire preuve ou dont certains souhaitent actuellement faire preuve. Il me semble que la même question se pose: si les réductions ne sont pas effectuées, combien souhaite-t-on prendre de la caisse fédérale? Sur le montant de ces certificats, je pense qu'il y a encore de grands points d'interrogation, parce que plus on avance, plus les pays concernés réduiront eux-mêmes leurs gaz à effet de serre. Les projets restants devraient logiquement également prendre l'ascenseur.



Je rappelle également que le fait d'investir en Suisse, représente également une plus-value pour notre économie. En vertu du principe du pollueur-payeur, je pense qu'il n'y a pas de raison que la Suisse finance la non-réalisation de ses objectifs directement et excessivement par la caisse fédérale. De mon point de vue, cela est cohérent: atteignons nos objectifs; ne nous donnons donc pas la possibilité de procéder ainsi; donnons un clair mandat au Conseil national.

Rieder Beat (M-E, VS): Das ist eine wichtige Bestimmung. In der Kommission wurde klar dargelegt, dass wir mit den Massnahmen, die wir hier festlegen, die Ziele nicht erreichen können. Das ist schon einmal klar. Wenn Sie die Ventilklausel herausnehmen, dann fahren Sie das Ganze für den Bundesrat, für die Regierung an die Wand. Daher bitte ich Sie, hier mit der Mehrheit zu stimmen.

Es wird ja sicher Ziel des Bundesrates sein, mit diesen Massnahmen, die er allenfalls verstärkt einleitet, ad fine effektiv die CO₂-Emissionsziele zu erreichen. Aber bereits jetzt die Ventilklausel herauszunehmen, wäre für den zukünftigen Verlauf dieser Gesetzesrevision wahrscheinlich ein Super-GAU.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich war vorhin etwas vorschnell, ich habe schon erste Worte dazu gesagt, weil es eben ein wichtiger Artikel ist. Ich möchte einfach klar sagen: Im Abkommen von Paris, das wir ja hiermit erfüllen, ist explizit vorgesehen, dass man solche Kompensationen macht. Damit die Bilanz am Schluss aufgeht, bitte ich Sie, hier der Mehrheit zuzustimmen, was, Frau Ständerätin Mazzone, natürlich nicht heisst, dass wir nicht auch die anderen Massnahmen so gut als möglich umsetzen. Wir sind uns bewusst: Was wir in der Schweiz bis 2030 nicht machen, müssen wir einfach nachher machen. Aber dort, wo es möglich ist, rascher zu kompensieren – es geht um tiefhängende Früchte –, ergibt für das Klima durchaus Sinn, statt hier das Gesetz aufzuladen. Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6038)

Für den Antrag der Mehrheit ... 29 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. I Art. 5–7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 5–7

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 7a

Antrag der Kommission

Titel

Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Text

Betreiber von Luftfahrzeugen müssen in den Flugangeboten die durch den jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten angeben.

Ch. I art. 7a

Proposition de la commission

Titre

Déclaration des émissions dans les offres de vol

Texte

Les exploitants d'aéronefs doivent indiquer, dans les offres de vol, les émissions en équivalents CO₂ probables générées par les vols concernés.



Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In Artikel 7a hat die UREK-S eine neue Bestimmung eingeführt. Neu sollen auf Flugangeboten die durch den Flug verursachten Treibhausgasemissionen ausgewiesen werden. Die transparente Ausweisung der verursachten Emissionen kann das Bewusstsein der Kunden schärfen und einen Beitrag dazu leisten, die Klimawirkung in die Entscheidung, ob und wohin geflogen wird, mit einzubeziehen. Diese Bestimmung war allseits unbestritten.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 8a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 8a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Hefti Thomas (RL, GL): Ich habe zuhanden der Beratung im Zweitrat eine Bemerkung zu Artikel 8a. Fehlt hier nicht die wirtschaftliche Landesversorgung? Müsste es also nicht heissen: "Soweit die Gesamtverteidigung und die wirtschaftliche Landesversorgung es erfordern [...]"? Das könnte der Zweitrat oder die Kommission vielleicht anschauen.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Die Baubewilligungsbehörden tragen bei Neubauten, bei bestehenden Bauten innert zwei Jahren oder beim Ersatz ...

AB 2023 S 898 / BO 2023 E 898

Antrag der Minderheit

(Knecht, Rieder, Schmid Martin, Stark, Z'graggen)

Abs. 3

Streichen

Ch. I art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1bis, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Pour ce qui est des nouveaux bâtiments, ainsi que les bâtiments existants dans un délai de deux ans, et pour les remplacements ...

Proposition de la minorité

(Knecht, Rieder, Schmid Martin, Stark, Z'graggen)

Al. 3

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 9 kommen wir zu den Gebäuden. Keine Angst, beim abgelehnten CO₂-Gesetz hatten wir einige Zankäpfel auf dem Tisch, aber hier, bei der aktuellen Gesetzgebung, hat sich der Bundesrat auf zwei technische Bereiche beschränkt. Dies wird von den Kantonen unterstützt und gewünscht.

Einerseits sollen die Kantone Anreize für energetisch vorbildliche Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen setzen. Zudem können die Kantone definieren, im Rahmen welcher energeti-



scher Qualität sie bezüglich Ersatzneubauten oder umfassender Sanierungen eine zusätzliche Ausnutzung des Grundstückes erlauben. Diese Bestimmungen waren in der Kommission unbestritten.

Andererseits soll die Datengrundlage für den Gebäudepark verbessert werden. Das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) wird gestärkt, und die Kantone sollen bei einem Heizungsersatz mindestens eine Meldepflicht vorsehen. Letzteres ist der Mehrheit der Kommission sowie dem Bundesrat extrem wichtig, und es kommt auch den Kantonen zugute. Dementsprechend unterstützen die Kantone die beabsichtigte Stärkung des GWR.

Das GWR ist bekanntlich nicht neu. Bereits heute besteht laut der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister die Pflicht, alle Bauprojekte, für die eine Baubewilligung erforderlich ist, sowie alle Gebäude und Wohnungen im System zu erfassen. Diese Pflicht wird jedoch nur ungenügend umgesetzt. Die Mehrheit und der Bundesrat sind überzeugt, dass man steuern muss. Ein Blindflug ist zu vermeiden. Gute Daten sind für die Gebäudepolitik ein starkes Fundament. Die Kantone haben bei der Anhörung festgehalten, dass das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister für Gemeinden, Kantone und Bund ein sehr wichtiges Instrument sei, um die Wärmewende bei den Gebäuden einzuläuten. Heute sind die Daten teilweise nicht komplett oder nicht mehr korrekt.

Die Kommissionmehrheit will dies ändern und den Zweijahreszyklus der Abgaskontrolle von Heizungen nutzen, um das Register aufzudatieren. Die Minderheit Knecht dagegen will die GWR-Bestimmung ganz aus der Vorlage streichen. Die Mehrheit obsiegte gegenüber der Minderheit mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich erachte die von der Mehrheit angestrebte Regelung aus verschiedenen Gründen als problematisch: Sie erweitert die Rechtsetzungskompetenz des Bundesrates über Gebühr; das ist eine Tendenz, die sich übrigens auch bei anderen Vorlagen feststellen lässt. Ich halte dies für bedenklich und bitte Sie, den bewährten Grundsatz der Gewaltenteilung nicht stetig weiter zu untergraben.

Weiter meine ich, dass neue Vorgaben in diesem Bereich eigentlich nicht zu einem sehr grossen Mehrwert führen, sondern lediglich zu zusätzlicher Bürokratie. Wie es halt so ist: Es ist zweifelsohne einfach, hier im Rat solch harmlos klingende Regelungen zu beschliessen; die Zeche bezahlen ja dann diejenigen, die das Gesetz konkret anwenden bzw. die zusätzliche Bürokratie bewältigen müssen. Überdies ist das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister noch nicht einmal überall adäquat umgesetzt.

Für mich überwiegen die negativen Aspekte der von der Mehrheit unterbreiteten Regelung die positiven bei Weitem. Darum ersuche ich Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Sie haben vom Kommissionssprecher gehört, dass der Bundesrat eine Stärkung des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregisters wünscht. Die Minderheit Knecht würde hier hinter den Entwurf des Bundesrates zurückgehen.

Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen und diese Eintragung zu verlangen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6039)

Für den Antrag der Minderheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 16 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. I Gliederungstitel nach Art. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I titre suivant l'art. 9

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Ziff. I Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

b. ... höchstens 25 Prozent;

...

Abs. 2, 4, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Der Bundesrat kann für schwere Fahrzeuge sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zusätzlich zu den Zielwerten nach Artikel 10 verpflichtende Zwischenziele vorsehen.

Abs. 3bis

Für Personenwagen legt der Bundesrat die Zwischenziele so fest, dass die Senkungsrate der jährlichen Zwischenzielwerte mit der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte nach Absatz 1 übereinstimmt.

Antrag der Minderheit I

(Schmid Martin, Rieder, Stark, Z'graggen)

Abs. 1 Bst. b, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3bis

Streichen

Antrag der Minderheit II

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 1 Bst. b

b. ... Prozent; für jene, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 0 Prozent;

Abs. 1 Bst. c

c. ... Prozent; für jene, die ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 0 Prozent;

Ch. I art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1

...

b. ... à partir de 2030: 25 pour cent;

...

AB 2023 S 899 / BO 2023 E 899

Al. 2, 4, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

En plus des valeurs cibles fixées à l'article 10, le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs intermédiaires contraignants pour les véhicules lourds, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

Al. 3bis

Pour les voitures de tourisme, le Conseil fédéral fixe les objectifs intermédiaires de sorte que le taux de réduction des valeurs cibles intermédiaires annuelles concordent avec le taux de réduction moyen des valeurs cibles visé à l'alinéa 1.

Proposition de la minorité I

(Schmid Martin, Rieder, Stark, Z'graggen)

Al. 1 let. b, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3bis

Biffer

*Proposition de la minorité II*

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 1 let. b

b. ... pour cent; à partir de 2035: 0 pour cent;

Al. 1 let. c

c. ... pour cent; à partir de 2035: 0 pour cent.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Da wir auch hier wieder gebündelt vorgehen, erlaube ich mir, den gesamten Artikel 10 zu erläutern. Wir kommen hier, wie die Vizepräsidentin gesagt hat, zum Thema Verkehr. Ich erlaube mir zur Einleitung folgende Vorbemerkung: Fast ein Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz stammt aus dem Verkehrssektor. Dieser ist damit die bedeutendste Treibhausgasquelle der Schweiz. Der Bundesrat hat in der Botschaft festgehalten, dass Fahrzeugimporteure effizientere Neuwagen und mehr Elektrofahrzeuge importieren und anbieten sollten. Seit 2020 gelten im CO₂-Gesetz Flottenziele von durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer für neue Personenwagen. Für leichte Nutzfahrzeuge sind es durchschnittlich 147 Gramm CO₂ pro Kilometer. Verfehlen die Importeure ihre Zielvorgaben, fällt für sie eine Sanktion an. Die Flottenziele sollen in Anlehnung an die EU weiter verschärft werden. Ab 2025 soll der Zielwert gegenüber 2021 für beide Fahrzeugkategorien um 15 Prozent tiefer liegen, ab 2030 für Personenwagen um 55 Prozent tiefer und für leichte Nutzfahrzeuge um 50 Prozent tiefer.

Nun zur Ausgangslage: Die Mehrheit der UREK-S hat bei Artikel 10 beschlossen, dass die Flottenziele für Personenwagen bis 2030 statt um 55 Prozent um 75 Prozent abgesenkt werden; das sehen Sie bei Absatz 1 Buchstabe b. Dazu gehören stetig sinkende Zwischenziele in den Jahren 2025 bis 2030; diese sehen Sie bei Absatz 3 und Absatz 3bis. Dies bedeutet, dass der Antrag der Mehrheit ambitionierter ist als der Entwurf des Bundesrates. Ich darf mit einem Augenzwinkern festhalten, dass die Kommission nicht ganz kongruent war, da sie bei Artikel 41b die Förderung von Ladeinfrastrukturen gestrichen hat. Wir kommen später auf Ladeinfrastrukturen in Mehrparteienhäusern zurück.

Auf der Fahne sehen Sie, dass es eine Mehrheit, eine Minderheit I (Schmid Martin) und eine Minderheit II (Mazzone) gibt. Die Minderheit I verzichtet auf eine zusätzliche Verschärfung der Zielwerte und schliesst sich dem Bundesrat an. Die Minderheit II ist noch etwas ambitionierter. Die Minderheit II möchte, dass die Emissionen bis 2035 auf 0 Prozent gesenkt werden. Dies ging der Mehrheit zu weit, da dieses Gesetz nur den Zeitraum bis 2030 abdecken soll. Die nächste Revision ist per 1. Januar 2031 geplant und soll dann auch das Jahr 2035 umfassen. Sie sehen: Nach der Revision ist vor der Revision.

Der Antrag Mazzone wurde mit 5 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Die Kommissionsmehrheit setzte sich auch gegen den Antrag Schmid Martin durch; der Entscheid fiel mit 7 zu 4 Stimmen.

Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, die Minderheitsanträge I und II abzulehnen.

Noch eine Abschlussbemerkung: Die EU hat in der Zwischenzeit die konkreten Zielwerte ab 2025 publiziert. Vielleicht kann hier der Herr Bundesrat noch eine Ergänzung machen.

Präsidentin (Herzog Eva, erste Vizepräsidentin): Das Wort für die Minderheit I hat Herr Schmid Martin.

Schmid Martin (RL, GR): Sie sehen, dass ich hier den Kompromissantrag zwischen der Mehrheit und der Minderheit II (Mazzone) vertrete. Die Minderheit I, für die ich Sie bitte, hier zu stimmen, schlägt Ihnen vor, dem bundesrätlichen Entwurf zu folgen. Woran orientiert sich der bundesrätliche Entwurf? Der Bundesrat will keinen Swiss Finish bei der Fahrzeugimmatrikulation, sondern er orientiert sich an der Europäischen Union. Ist das richtig? Ja, aus Sicht der Minderheit I ist das richtig, weil die Schweiz keine Automobilhersteller hat, wie uns allen bekannt ist. Bei uns sind die Importeure verpflichtet, die Verantwortung für die Zulassung zu übernehmen.

Wir haben keine eigene Autoindustrie. Wir importieren rund 99 Prozent der Personenwagen, die entweder in der EU oder nach den Normen der EU hergestellt worden sind. Allein das sind für die Minderheit I schon genügend Argumente, warum wir hier auf einen Swiss Finish verzichten und uns dem Vorgehen der Europäischen Union anschliessen sollten. Beim Verkehr ist das die vernünftige Lösung, auch wenn wir den Fahrzeugbestand in der Schweiz betrachten: Wir haben viele Fahrzeuge mit Allradantrieb, wir haben viele Spezialfahrzeuge. Zudem gibt es heute diese Elektroanwendungen für Wohnmobile, Busse und leichte Nutzfahrzeuge noch nicht. Wir wissen auch nicht, welche weiteren neuen Technologien 2030, 2035 vorhanden sein werden.

Zu Recht wurde vom Bundesrat auch schon darauf hingewiesen, dass das Parlament in der nächsten Legislatur – vielleicht sind viele von uns dann nicht mehr hier – ein weiteres CO₂-Gesetz für die Zeit zwischen 2025 und 2030 zu beraten haben wird. Dannzumal gibt es vielleicht auch neue Erkenntnisse bezüglich des Absenkpfadens.



Die Minderheit II schreibt, sprachlich verunglückt, von "höchstens 0 Prozent". Es gibt in diesem Kontext nicht weniger als 0 Prozent. Null ist einfach null. "Höchstens" könnte man dann auch einfach weglassen. Das zeigt auf, dass das einzig ein Verbot für Verbrennerfahrzeuge wäre, obwohl in diesem Bereich auch synthetische oder biogene Treibstoffe eingeführt werden könnten. Im Minderheitsantrag II steht "höchstens 0", aber null ist null.

Angesichts dieser Ausgangslage von Antrag der Kommissionsmehrheit, bundesrätlichem Entwurf und Antrag der Minderheit II hat sich die Minderheit I, die ich vertrete, dafür entschieden, hier dem Weg des Bundesrates zu folgen. Man kann dann in der nächsten Gesetzesrevision vor 2030 einmal schauen, welche technologischen Fortschritte erreicht worden sind, und dannzumal diesen Zielwert für die Zeit nach 2030 festlegen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass aus unserer Sicht schon der Entwurf des Bundesrates ambitioniert ist. Alle diejenigen, die heute mit Fahrzeugimporteuren sprechen und verfolgen, wie sich die Kosten der Fahrzeugimporte auch für unsere Bevölkerung entwickeln, werden feststellen, dass dort gewisse Preise erheblich angestiegen sind und dass für gewisse Bevölkerungsgruppen die passenden Fahrzeuge noch fehlen; für Personen auch in Randgebieten fehlen beispielsweise noch geeignete Allradfahrzeuge. Ich bin überzeugt, diese werden kommen. Auch bei Bussen und bei anderen Themen wird es technologische Fortschritte geben. Vielleicht geht es aber nicht so schnell, wie wir meinen.

Wenn es viel schneller geht, als jetzt alle hier denken, dann wird der Markt das regeln, denn dann gibt es nur noch diese Fahrzeuge. Dann werden wir automatisch die Ziele der Mehrheit oder der Minderheit II erreichen, weil die europäische Fahrzeugindustrie nur noch solche Fahrzeuge herstellt und auch in der Schweiz nur noch solche Fahrzeuge verkauft werden können. Geschieht das aber nicht, führt das zu sehr

AB 2023 S 900 / BO 2023 E 900

rigiden Eingriffen für die Konsumentinnen und Konsumenten sowie für die Importeure. Wir würden einen Wettbewerbsnachteil schaffen, und das ist aus Sicht der Minderheit I der falsche Weg.

Folgen Sie hier also dem Bundesrat, der Ihnen beantragt, diesen Absenkpfad im Einklang mit der EU festzulegen.

Präsidentin (Herzog Eva, erste Vizepräsidentin): Das Wort für die Minderheit II hat Frau Mazzone.

Mazzone Lisa (G, GE): Monsieur Schmid, je vous recommande la version française, qui résout votre problème de "höchstens", vu que, en français, le texte dit simplement "à partir de 2035: 0 pour cent". Pour la forme, vous pouvez préférer la version française, c'est une langue toujours très agréable à écouter et à lire.

Il convient de comprendre la minorité II (Mazzone) comme une proposition cumulative. Elle ne remet pas en question le fait que l'on pose des objectifs pour 2030, elle ajoute simplement l'objectif 2035. Elle est donc cumulative et ne s'oppose pas à l'autre.

Vous avez dit, à juste titre, de suivre l'Union européenne. Tel est l'objectif de ma proposition de minorité, suivre l'Union européenne jusqu'au bout et, également, sortir de l'ère des "voitures fossiles" – je les appellerai ainsi. Il faut se souvenir qu'un tiers des émissions de CO₂ est dû au trafic routier – cela a été dit par le rapporteur. En la matière, on peut constater que la Suisse est faible concernant l'atteinte de ses objectifs. Les voitures neuves importées en Suisse sont les plus polluantes d'Europe de l'Ouest. Indépendamment, l'Europe a décidé de sortir de la "voiture fossile", puisqu'elle promeut les voitures électriques et les carburants synthétiques, à partir de 2035. Il me semble que, dans un pays comme la Suisse, qui n'a pas d'industrie automobile – à ma connaissance nous n'en avons aucune –, il serait plus cohérent de suivre les pays les plus ambitieux sur la définition du moment à partir duquel on cesse d'importer des voitures neuves qui fonctionnent principalement aux énergies fossiles.

J'aimerais citer la Norvège qui n'autorisera plus que les voitures électriques à partir de 2025; l'Autriche, la Slovénie, le Danemark, la Grèce, les Pays-Bas et l'Islande qui feront de même à partir de 2030; la Grande-Bretagne et l'Irlande qui le feront aussi à partir de 2035. Pour l'Europe, comme je l'ai dit, seules les voitures électriques ou fonctionnant avec du carburant renouvelable seront autorisées à partir de 2035. Il me semble que, pour un pays qui n'a pas d'industrie automobile, il est cohérent de faire partie des plus ambitieux et d'inverser la tendance qui est aujourd'hui la nôtre, et qui consiste à être plutôt un mauvais élève en ce qui concerne l'impact de notre parc automobile.

Pourquoi le faire maintenant? Le rapporteur a dit à juste titre que l'on traitait de la période 2025–2030. C'est vrai, cependant, pour ce qui concerne le secteur des camions, plus tard dans la loi, en commission, on a même parlé de 2038. On est donc aussi allé voir un peu plus loin.

Pourquoi le faire maintenant? Parce que cela donne un horizon clair, dès maintenant, aux importateurs. Ils sont



encouragés à agir rapidement, alors qu'aujourd'hui – et même le débat que nous avons aujourd'hui va dans ce sens – on donne des signaux pour le moins contradictoires. Je pense qu'il faut être clair: l'Union européenne et avant elle un grand nombre de pays, indépendamment de l'Union européenne, ont décidé de sortir de l'ère des "voitures fossiles"; nous voulons les rejoindre.

Monsieur Schmid, vous avez raison de dire que le marché se préoccupe déjà en partie de cette situation et est en train d'évoluer. Un certain nombre de constructeurs automobiles prévoit de ne vendre plus que des voitures électriques à partir de 2025, 2027, 2028, 2035; cela concerne un certain nombre de marques, mais il y a en toujours qui ne s'y engagent pas.

La question que l'on doit se poser est celle de savoir si on veut devenir la poubelle de l'Europe ou si on veut s'aligner sur l'Union européenne et le dire dès maintenant. Il me semble que c'est la mesure la plus claire, la plus cohérente et la plus efficace. Si, de toute façon, on compte suivre l'Union européenne, alors autant le signifier dès maintenant pour donner un signal clair au marché.

Concernant la formulation, on peut tout à fait en discuter; j'ai simplement repris le même système qui laisse une marge de manoeuvre pour l'importation – on reste dans le même système, on n'introduit pas directement une interdiction.

Comme nous sommes le premier conseil, il me semble que le fait de donner un signal permettrait ensuite au second de travailler dans cette direction.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Noch ein Wort seitens der Mehrheit: Die Mehrheit hat sich für eine etwas ambitioniertere Zielsetzung ausgesprochen, als es der Bundesrat in seinem Entwurf vorsieht. Ich denke nicht, wie es Kollege Schmid für seine Minderheit I zu Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b gesagt hat, dass es ein ausgesprochener Swiss Finish ist. Es gilt zu bedenken, dass viele Hersteller im Grunde ambitioniertere Ziele verfolgen und entschieden haben, lange vor 2030 nur noch auf E-Autos zu setzen. Insofern ist diese Zielsetzung aus Sicht der Kommissionsmehrheit durchaus erreichbar.

Weiter müssen wir auch beachten, welchen Hebel das hat. Im vorherigen Artikel haben wir besprochen, wie wir die Ziele erreichen wollen. Wenn wir hier "höchstens 25 Prozent" gegenüber "höchstens 45 Prozent" haben, ist das ein Unterschied von rund 500 000 Tonnen CO₂. Das ist eine doch recht erhebliche Menge an CO₂, die wir aufgrund dieses niedrigeren bzw., wie man korrekterweise sagen müsste, höheren Wertes, der gefordert wird, erreichen können. Unter diesem Blickwinkel, glaube ich, könnten wir hier durchaus etwas ambitionierter sein; dies umso mehr, als wir, wie erwähnt wurde, auf keine eigene Industrie Rücksicht nehmen müssen. In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich möchte Ihnen empfehlen, der Minderheit I (Schmid Martin) zuzustimmen. In Ergänzung der Argumente des Vertreters der Minderheit I möchte ich zwei, drei Punkte aufnehmen, die die Folge einer Annahme des Minderheitsantrages II (Mazzone) oder des Mehrheitsantrages betreffen.

Zuerst einmal müssen wir feststellen, wenn wir der Mehrheit oder der Minderheit II zustimmen würden, dass wir einen Paradigmenwechsel vornähmen. Er hiesse: Ja, die Schweiz will, dass sich der Fahrzeugpark auf einen Absenkpfad begibt und dass damit der Ausstoss von CO₂ reduziert wird. Das ist unbestritten. Das Paradigma hiess aber, dass wir uns jeweils an den Vorgaben der Europäischen Union orientiert haben. Das macht wirklich auch Sinn, zumal wir sehr wenige Möglichkeiten haben, um auf die Entwicklung einzuwirken. Es wurde gesagt, praktisch alle Fahrzeuge werden in der EU produziert oder nach EU-Recht typengenehmigt. Das heisst, dass die Modellpalette durch den sehr kleinen schweizerischen Markt nicht beeinflusst wird, vielmehr hat sich dieser nach der Modellpalette der Produzenten, der Hersteller, zu richten. Deshalb macht ein Alleingang eigentlich wenig Sinn und hat wahrscheinlich auch sehr wenig Nutzen.

Die Verschärfung gegenüber der EU – und der Bundesrat hat es gesagt, das sind Vorgaben innerhalb von "Fit for 55" – käme die Konsumentinnen und Konsumenten auch teuer zu stehen. Denn die Folge wäre ja, dass die Importeure, wenn sie die Ziele nicht erreichen würden, die mit diesem Swiss Finish sehr ambitioniert wären, Sanktionen bezahlen müssten.

Als Replik an Kollege Reichmuth kann ich sagen: Ja gut, wenn die Palette fast nur noch aus E-Autos besteht, dann ist es umso besser. Dann spielt es auch keine Rolle mehr, welchen Wert wir in dieses Gesetz hineinschreiben. Aber wenn die Vorgaben nicht erfüllt werden und pro Gramm CO₂ pro Kilometer, das über der Zielvorgabe liegt, dann 95 Franken bezahlt werden müssen, wird das natürlich auf die Preise der Fahrzeuge geschlagen. Entsprechend wird es für die Konsumentinnen und Konsumenten in der Schweiz teurer, Fahrzeuge zu erwerben, insbesondere da wir – das kommt akzentuierend dazu – ohnehin schon eine ambitioniertere Vorgabe haben.

Weshalb? Ich möchte Ihnen das ganz kurz erklären. Die Importeure in Europa können die Werte ihrer Neuzu-



lassungen

AB 2023 S 901 / BO 2023 E 901

innerhalb der ganzen Europäischen Union kompensieren. Das heisst, wenn sie beispielsweise in Westeuropa stärker motorisierte Fahrzeuge verkaufen, können sie die Werte dieser ganzen Flotte mit denen der etwas weniger stark motorisierten Fahrzeuge, vornehmlich in Osteuropa, kompensieren. Die Schweiz kann das nicht. Die Schweiz ist nur die Schweiz. Entsprechend haben wir es ohnehin schon viel schwieriger, die Vorgaben zu erreichen, und entsprechend sind eben auch die Sanktionen zu bezahlen, und diese werden auf die Preise für die Konsumentinnen und Konsumenten abgewälzt.

Wegen des Preisanstiegs wird es dann wahrscheinlich so sein, dass denjenigen, die sich das nicht leisten können, keine entsprechenden Produkte zur Verfügung stehen werden. Denn die Produktpalette in Europa wird nicht wegen der Schweiz angepasst, d. h., der Bedarf an entsprechenden Neuwagen kann unter Umständen nicht gedeckt werden.

Was ist die Folge? Die Folge ist, dass viele Leute darauf verzichten werden, sich ein neues Fahrzeug mit weniger CO₂-Ausstoss anzuschaffen; stattdessen werden sie ihr altes Fahrzeug behalten. Dann haben wir unserer Zielsetzung, nämlich der Reduktion des CO₂-Ausstosses, einen Bärendienst erwiesen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, aufgrund der Praktikabilität, aufgrund der Angleichung des Vorgehens an die Europäische Union, aufgrund der nicht zu vernachlässigenden Folgen für Konsumentinnen und Konsumenten, aber auch für den Klimaschutz, der Minderheit I zu folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie auch, der Minderheit I (Schmid Martin) zu folgen, das heisst, hier den Bundesrat zu unterstützen, der eine Reduktion von 55 Prozent bis 2030 vorsieht. Ich möchte hier schon sagen, dass auch 55 Prozent Reduktion für die Schweiz ambitioniert sind, weil auf den Ausgangswert der Europäischen Union für das Jahr 2021 Bezug genommen wird, aber der effektive Ausgangswert in der Schweiz aufgrund unserer strukturellen Situation höher ist. Die Herausforderung wird also sehr gross sein, hier auf dieses Niveau runterzukommen. Wir haben – es wurde jetzt verschiedentlich gesagt – keinen Einfluss darauf, wie sich dieser Markt entwickelt, weil wir letztlich alle Wagen importieren müssen. Es wäre deshalb nicht zielführend, hier bei diesen Reduktionszielen 20 Prozent höher zu gehen als die EU. Wir wollen hier im Gleichschritt gehen. Es wurde richtig gesagt: Die Branche hat sich das auch vorgenommen und will diesen Transfer machen. Alle grösseren Autoimporteure haben diese Zielsetzung in ihre strategischen Programme aufgenommen, um Sanktionen zu vermeiden. Sie haben auch bei den Anhörungen explizit die Unterstützung dieser Vorlage bekundet. Es wäre, glaube ich, jetzt falsch, die schweizerischen Autoimporteure mit dieser zusätzlichen Vorgabe zu bestrafen. Das würde dann letztlich auch auf die Konsumentinnen und Konsumenten übertragen. Deshalb bitte ich Sie hier wirklich, die Minderheit I (Schmid Martin) zu unterstützen.

Ich bitte Sie auch, den Antrag der Minderheit II (Mazzone) abzulehnen. Wir wollen das dann in der nächsten Etappe 2030 bis 2040 einführen. Hier geht es um die Massnahmen bis 2030. Ich würde jetzt nicht bereits über 2030 hinaus legiferieren.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6040)

Für den Antrag der Minderheit I ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 12 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6041)

Für den Antrag der Minderheit I ... 32 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 10 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen**Les autres dispositions sont adoptées***Ziff. I Art. 10a, 10b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Ch. I art. 10a, 10b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 11

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 4–6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... berechnet wird. Er berücksichtigt dabei auch die Reduktion, die durch die Pflicht zur Überführung von erneuerbaren Treibstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr erwirkt wird.

Abs. 3

...

a. ... in der Neuwagenflotte, die Standfläche oder die Nutzlast;

...

Antrag der Minderheit

(Stark, Knecht, Noser)

Abs. 1

... Zielvorgabe begrenzen. Eine Zulassung ausserhalb der Schweiz weniger als 3 Monate vor der Zulassung in der Schweiz wird nicht berücksichtigt.

Abs. 6

... oder Hersteller. Innerhalb eines Kalenderjahres sind anstelle von Einzelfahrzeugen auch quantifizierte CO₂-Mengen innerhalb einer Emissionsgemeinschaft übertragbar.

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Reichmuth, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 7

Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, können untereinander Fahrzeuge nicht abtreten.

Ch. I art. 11

Proposition de la majorité

Al. 1, 4–6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... cible spécifique. Il tient également compte de la réduction obtenue par l'obligation de mettre des carburants renouvelables à la consommation.

Al. 3

...

a. ... de véhicules neufs, telles que le plan d'appui ou la charge utile;

...

Proposition de la minorité

(Stark, Knecht, Noser)

Al. 1

... au cours de l'année considérée (parc de véhicules neufs). Une homologation délivrée hors de Suisse moins de trois mois avant l'homologation suisse n'est pas prise en considération.

Al. 6

... ou constructeur individuel. Au cours d'une année civile, des quantités de CO₂ peuvent également être transférées à un groupement d'émission en lieu et place de véhicules individuels.

*Proposition de la minorité*

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Reichmuth, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 7

Les importateurs et les constructeurs qui ne se sont pas associés en groupements ne peuvent se céder de véhicules.

AB 2023 S 902 / BO 2023 E 902

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen nun zu den individuellen Zielvorgaben, welche für die Importeure und Hersteller gelten sollen. Die Komplexität bei diesem Artikel ist nicht ganz neu und hat in der Kommission zu ausführlichen Diskussionen geführt.

Die Minderheit Stark will in Artikel 11 Absatz 1 den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung im Ausland einschränken, sodass Occasionen schon bei mehr als drei Monaten anstatt heute sechs Monaten von diesen Zielen ausgenommen sind. Der Bundesrat hat in der Kommission ausgeführt, dass dieses Vorgehen nicht zielführend sei, da es zu Fehlanreizen führe, sprich das Umgehungspotenzial erhöht werde. Weiter soll bei diesem Konzeptantrag in Absatz 6 neu der Handel von Fahrzeugen zwischen den Flotten einzelner Importeure auch nach erfolgter Erstinverkehrsetzung ermöglicht werden. Dieser Umstand würde die Kleinimporteure stark benachteiligen.

Die Mehrheit der Kommission hielt es nicht für zweckmässig, dass die Frist von sechs auf drei Monate reduziert wird. Die Frist wurde bekanntlich eingeführt, um potenzielle Missbräuche und Umgehungen der Schweizer Regulierung zu reduzieren. Das BFE hat festgestellt, dass besonders emissionsstarke Fahrzeuge im Ausland zugelassen und nach Ablauf der Frist in die Schweiz importiert werden. Das unterlaufe die Zielsetzung des CO₂-Gesetzes.

Der Minderheitsantrag Stark wurde mit 8 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt, obwohl der Minderheitsführer auf die Anwendung in der EU aufmerksam machte, welche heute ebenfalls drei Monate kennt.

Die Mehrheit der UREK-S will die Reduktion, die durch die Überführung erneuerbarer Treibstoffe erwirkt wird, an die Zielvorgaben für Neuwagen anrechnen; das ist Absatz 2. Der Bundesrat muss somit bei dieser Variante die Einsparungen aufgrund der Überführungspflicht berücksichtigen. Dazu komme ich später noch.

In der Kommission wurden auch die Hybridfahrzeuge in die Diskussion einbezogen. Da stellte sich die Frage, ob die durchgehende Elektrifizierung der Fahrzeuge sinnvoll ist oder ob hybride, synthetisch erzeugte Treibstoffe auch gefördert werden sollen. Eine Einberechnung der Beimischpflicht für alle Arten der Energieversorgung wäre technologieneutral, während die jetzige Formulierung die Elektrifizierung bevorzugt. Die Mehrheit setzte sich mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung durch.

Hinzu kam eine Anpassung in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a. Die Mehrheit der Kommission möchte das Gewicht bei der Berechnung der Zielwerte nicht mehr berücksichtigen. Sollte dieser Vorschlag ebenfalls angenommen werden, so behält sich die Verwaltung vor, einen Formulierungsvorschlag zur Klärung der Regelung zu erarbeiten. In der Kommission setzte sich die Mehrheit mit 6 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung mit Stichtenscheid der Präsidentin durch.

Ich erlaube mir, hier noch eine wichtige Information zuhanden der Materialien vorzunehmen. Sie betrifft Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a. Auf Seite 12 der Fahne fehlt ein wichtiges "wie". Richtig ist die Formulierung "... in der Neuwagenflotte, wie die Standfläche oder die Nutzlast". Es ist wichtig, dass wir das so hineinnehmen, weil wir sonst Gefahr laufen, etwas nicht kongruent zu machen.

Ich habe somit meine Ausführungen für diesen Teil gemacht.

Präsidentin (Herzog Eva, erste Vizepräsidentin): Das Wort für die Minderheit hat Herr Stark.

Stark Jakob (V, TG): Ich äussere mich zu Artikel 11 Absatz 1. Heute liegt die Kompetenz beim Bundesrat, festzulegen, ab welcher Frist ein Auto als im Ausland zugelassen gilt und deshalb ohne Beachtung der individuellen Zielvorgaben der Schweiz importiert werden darf. Der Bundesrat hat diese Frist vor einiger Zeit von drei auf sechs Monate erhöht. Das heisst, ein Auto darf erst als Occasion in die Schweiz importiert werden, nachdem es mindestens ein halbes Jahr lang im Ausland zugelassen und gefahren worden ist. Mit dieser Regelung haben nun vor allem die kleinen und mittleren freien Autoimporteure grosse Mühe, weil ihnen dadurch der Markt mit attraktiven Occasionsautos zusammengebrochen ist. Das ist unter wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten fragwürdig. Ob diese rechtsungleiche Behandlung durch die Ausdehnung der Frist von drei auf sechs Monate gerechtfertigt ist, muss angezweifelt werden, denn die EU selbst, d. h. alle EU-Länder, kennt nur die Frist von drei Monaten; der Kommissionsprecher hat darauf hingewiesen.



Ich bitte Sie deshalb, auf diesen Swiss Finish zu verzichten. Es reicht, wenn die Schweiz alle Regeln sauber und korrekt vollzieht.

Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: In Artikel 11 Absatz 1 will die Minderheit Stark den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung im Ausland beschränken. Wie eben erläutert, werden damit Occasionen schon ab drei Monaten anstatt wie heute sechs Monaten von den Zielen gemäss Absatz 1 ausgenommen. Wir meinen, dass das Umgehungspotenzial damit erhöht werden könnte. Deshalb hat der Bundesrat diesen Wert auf sechs Monate erhöht, weil ja in der EU für diese Wagen zum Teil auch noch Subventionen gewährt werden. Darin liegt eigentlich die Problematik begründet. Das wäre hier eine zusätzliche Flexibilität für die Grossimporteure, wobei es stimmt, dass die Kleinimporteure davon nicht profitieren würden. Der Bundesrat empfiehlt Ihnen deshalb, den Minderheitsantrag Stark abzulehnen.

Zu Artikel 11 Absatz 2 betreffend die Anrechnung von erneuerbaren Treibstoffen: Die Mehrheit Ihrer Kommission will die erneuerbaren Treibstoffe an die Neuwagenziele anrechnen. Im Grunde kommt das einer zusätzlichen, über die Treibstoffimporte bezahlten Erleichterung für die Autoimporteure gleich. Das erscheint uns nicht gerechtfertigt. Der Bundesrat hat ja eine Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe als eigenständiges Instrument im CO₂-Gesetz vorgeschlagen; das ist in den Artikeln 28f bis 28i enthalten. Werden die überführten Mengen an erneuerbaren Treibstoffen nun auch bei den Emissionsvorschriften berücksichtigt, so entspricht dies einer doppelten Anrechnung. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, dass der Zweitrat hier nachbessern sollte, d. h., der Bundesrat kann sich hier bei Artikel 11 Absatz 2 Ihrer Kommissionmehrheit nicht anschliessen. Ich würde folglich auf dem Entwurf des Bundesrates bestehen.

Die Mehrheit verhält sich – wenn Sie mir die Bemerkung gestatten – auch nicht ganz kongruent: Einerseits forderte sie vorhin eine deutlich stärkere Reduktion, andererseits verlangt sie hier mehr Flexibilität. Das ist aber ein Punkt, den wir dann sicher auch noch in der nationalrätlichen Kommission werden berücksichtigen können. Ich würde hier also beim Entwurf des Bundesrates bleiben.

Ich stelle also den Antrag, dass man bei Artikel 11 Absatz 2 auch über die Bundesratsvariante abstimmt.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir, die Äusserungen des Herrn Bundesrates aufzunehmen. Die Formulierung ist endlich kongruent, weil ja vorhin nicht der Antrag der Mehrheit, sondern der Antrag der Minderheit I (Schmid Martin) angenommen wurde. Somit haben wir jetzt diese Flexibilität. Ich habe bereits ausgeführt, dass man das im Zweitrat erneut diskutieren kann und allenfalls nochmals einen Vorschlag machen könnte. Ich möchte Sie nicht davon überzeugen, von Ihrem Antrag abzurücken, aber vielleicht machen Sie das trotzdem und dann hätten wir hier nur eine Abstimmung.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich möchte hier am Entwurf des Bundesrates festhalten. Wir sind in der ersten Lesung. Wir können es dann im Nationalrat weiterberaten.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6042)

Für den Antrag der Mehrheit ... 35 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 6 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2023 S 903 / BO 2023 E 903

Abs. 2 – Al. 2

Präsidentin (Herzog Eva, erste Vizepräsidentin): Der Bundesrat hält an seinem Antrag zu diesem Absatz fest.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6043)

Für den Antrag der Mehrheit ... 32 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 9 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 7 – Al. 7





Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Abschliessend in diesem Artikel 11 kommen wir zum neuen Absatz 7. Die Minderheit Mazzone will verhindern, dass Autoimporteure, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, untereinander Fahrzeuge abtreten.

Die Abtretung ist eine Möglichkeit, Fahrzeuge zwischen Autoimporteuren auszutauschen. Damit können Importeure von stark emittierenden Fahrzeugen ihre Emissionsbilanz reduzieren. Heute können sich Importeure auf Basis des CO₂-Gesetzes jeweils für ganze Jahre zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen. Zusätzlich können sie gemäss Artikel 22a der CO₂-Verordnung einzelne Fahrzeuge untereinander abtreten. Abtretungen waren ursprünglich dazu gedacht, Privat- und Kleinimporteuren den Zugang zu einer Flottenrechnung zu ermöglichen. Aktuell wird dieses Instrument jedoch zu einem hohen Anteil von Grossimporteuren genutzt, denen auch das Instrument der Emissionsgemeinschaften zur Verfügung stehen würde.

Die Kommissionmehrheit möchte die Möglichkeit von Abtretungen beibehalten, auch weil Importeure effizienterer Fahrzeuge einen Vorteil daraus haben. Die EFK hat in ihrem Evaluationsbericht zu den CO₂-Emissionsvorschriften das Instrument der Abtretungen zwischen Grossimporteuren als hinderlich für die Zielerreichung bewertet. Trotzdem wurde der Antrag, den jetzt die Minderheit Mazzone vertritt, in der Kommission mit 5 zu 6 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Mazzone Lisa (G, GE): Je me permets – car il me semble qu'il y a eu certaines confusions dans le traitement de la loi et que la discussion se poursuivra au deuxième conseil – de préciser encore une fois pour le procès-verbal qu'à l'article 10 alinéa 1 lettre b, ma proposition était cumulative – donc venait en plus: elle n'aurait donc pas dû être opposée. Je ne me fais pas d'illusions sur le résultat du vote; cela n'aurait rien changé, mais je souhaitais juste le préciser pour le procès-verbal.

De la même manière, j'aimerais dire, puisque nous n'avons pas eu l'occasion de discuter de la dernière votation, que le double décompte relatif à l'obligation de mélange qui a été introduit par notre commission pose un vrai problème. On compte en effet deux fois les réductions réalisées avec cette obligation de mélange. Malgré un résultat clair, cela vaudrait donc la peine d'en discuter lors du traitement par le deuxième conseil.

J'en viens à ma proposition de minorité à l'article 11 alinéa 7. J'aimerais vous renvoyer au rapport du Contrôle fédéral des finances, qui montre de façon assez édifiante que le système que l'on a, qui vise à faire baisser les émissions des voitures neuves, donc importées, comporte de multiples déficiences et des contre-incitatifs, voire des incitatifs à importer des voitures plus émettrices. Dans ce cadre, il y a un vrai besoin d'ajuster le tir: on donne des objectifs, mais en même temps, avec une série de contre-incitatifs, on se retrouve dans une situation dans laquelle on n'arrive pas à respecter ces objectifs.

Le Contrôle fédéral des finances critique également la méthode de calcul. Cette dernière tient compte du poids du véhicule. On est aussi passé assez vite sur cette modification. Effectivement, dans le cadre de la modification faite par la commission, on a supprimé le poids dans la méthode de calcul. Entre-temps, on a pu apprendre que l'Union européenne avait évolué et qu'elle comptait également le poids de manière négative. Avant, on pouvait importer des voitures plus lourdes et cela réduisait l'effet. Par conséquent, il y avait un contre-incitatif à importer des voitures plus lourdes. L'Union européenne est en train de corriger ce critère. Je pense que le deuxième conseil devra également regarder plus précisément comment on peut mieux prendre en compte le travail de l'Union européenne.

Maintenant, j'en viens à la proposition de minorité. Il s'agit de corriger une incohérence. Prenons un exemple: pour l'année 2020, un constructeur de voitures électriques, Tesla – pour ne pas le nommer, disons que c'est l'un des principaux – a permis à 7096 véhicules thermiques d'être importés, sans être sanctionné. Comment est-ce que cela fonctionne? La vente d'une Tesla permet trois ventes de voitures thermiques sans sanction, parce qu'on les additionne avec le parc d'autres importateurs, ce qui permet par conséquent d'avoir des contre-incitatifs négatifs.

Pour cela, Tesla a simplement ajouté artificiellement à sa flotte de véhicules électriques des véhicules thermiques du fabricant Fiat, ce qui permet à Fiat de réduire les sanctions dues au dépassement des valeurs limites et donc de contourner la législation, et ce, complètement légalement. Pour que cela ne soit plus possible de le faire, je vous propose cette modification, parce que l'objectif des personnes qui achètent une Tesla – j'en suis certaine –, n'est pas de permettre l'importation sans sanction de véhicules fortement polluants. Je doute que ce soit dans l'intérêt des clientes et des clients de Tesla, alors qu'ils ont fait l'effort et voulu donner un signal en achetant une voiture électrique.

Les constructeurs et les importateurs peuvent de cette manière cacher le fait qu'ils ne sont pas bons concernant la vente des voitures électriques. Cela n'incite pas à réduire les émissions de leur flotte de véhicules, ce qui est critiqué par le Contrôle fédéral des finances, qui affirme que les mesures actuelles mettent de faux incitatifs à l'organisation du marché de l'importation. On influence le marché de l'importation, mais de façon



négative.

Par ailleurs, il n'y a pas de transparence sur ces sanctions, ce qui est aussi problématique pour les consommatrices et les consommateurs, qui ne savent pas si le véhicule acheté est soumis ou non aux sanctions. Ils ne savent donc pas quelle est la conséquence lorsqu'ils achètent un tel véhicule. Ce genre d'informations pourrait pourtant être à même d'influencer le comportement des consommatrices et des consommateurs.

Pour ces raisons, je vous propose de suivre ma minorité, qui met fin à ce que je considère comme un bug du système que l'on peut facilement corriger.

Rösti Albert, Bundesrat: Die Minderheit Mazzone bei Artikel 11 Absatz 7 beantragt, wie eben erklärt, die Abtretung von Fahrzeugen zwischen einzelnen Importeuren, die nicht in einer Emissionsgemeinschaft sind, zu unterbinden. Es ist richtig, es ist eine zusätzliche Flexibilität, die aber auch Anreize schafft, effiziente Fahrzeuge zu importieren und sich dies dann von jenen finanzieren zu lassen, die weniger effiziente Fahrzeuge haben. Ich würde Sie bitten, diese Flexibilität zu belassen und entsprechend den Minderheitsantrag abzulehnen. Diese Bestimmung ist auch in der EU so vorhanden.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6044)

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

Dagegen ... 27 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 6 – Al. 6

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir kommen auf Absatz 6 zurück. Das Wort für die Minderheit hat Herr Stark. Herr Stark verlangt, dass über Absatz 6 abgestimmt wird.

Stark Jakob (V, TG): Über den Antrag der Minderheit zu Artikel 11 Absatz 6 haben wir noch nicht gesprochen. Nur ganz

AB 2023 S 904 / BO 2023 E 904

kurz: Die Ergänzung will, dass innerhalb von Emissionsgemeinschaften für die Einhaltung der Zielvorgaben die Übertragung von CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lastwagen und schweren Fahrzeugen vereinfacht wird. Neben der Anrechnung der einzelnen Fahrzeuge sollen neu auch quantifizierte CO₂-Mengen übertragbar sein. Das ergäbe meines Erachtens mehr Flexibilität und wohl auch einen grösseren Anreiz für den Import von umweltfreundlichen Fahrzeugen, weil die resultierenden CO₂-Zertifikate dann auf dem Markt angeboten werden könnten. Zudem entspricht die Regelung dem Standard im CO₂-Zertifikatehandel.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, diesem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir haben das in der Kommission zusammen mit dem Antrag Stark zu Artikel 11 Absatz 1 angeschaut, über den wir jetzt schon abgestimmt haben. Ich kann Ihnen nicht mehr dazu sagen. Die Mehrheit hat damals so entschieden, wie sie entschieden hat.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen. Allenfalls kann das der Zweitrat dann nochmals genau anschauen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich habe beim vorherigen Antrag der Minderheit Stark auch bereits zu Absatz 6 gesprochen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass man diese Flexibilität nicht gewähren sollte, und lehnt auch diesen Antrag der Minderheit Stark ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6045)

Für den Antrag der Mehrheit ... 32 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 7 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées



Ziff. I Art. 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 12

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis

Unterschreiten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte eines Importeurs oder Herstellers die individuelle Zielvorgabe, kann der unterschrittene Wert auf die Folgeperiode übertragen werden.

Ch. I art. 13

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis

Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs d'un importateur ou d'un constructeur sont inférieures à la valeur cible spécifique, la différence peut être reportée à la période suivante.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir, auch hier wieder gesamthaft zu einer Bestimmung zu sprechen. Die UREK-S will, dass hier bei Artikel 13 Absatz 1bis Unterschreitungen der jährlichen Zielvorgabe auf das Folgejahr übertragen werden können; das ist Absatz 1bis.

Der Bundesrat hat ein solches System stets abgelehnt. Unser Rat hat dies zuletzt mit der Ablehnung der Motion Regazzi 15.4204 seinerseits bestätigt.

Der Antrag wurde jedoch mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Rösti Albert, Bundesrat: Es wurde vom Kommissionssprecher soeben gesagt: Der Bundesrat ist gegenüber dieser erweiterten Flexibilität stets kritisch gewesen. Die Importeure können bereits heute verschiedene Flexibilitäten nutzen; ich habe mich vorhin für diese eingesetzt. Hier hätten wir einfach eine zusätzliche Abweichung gegenüber der EU, die das Instrument etwas schwächen würde.

Ich möchte deshalb meiner Pflicht als Vertreter des Bundesrates nachkommen und Sie bitten, auch über die Bundesratsvariante abzustimmen.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Bundesrat beantragt, den Absatz zu streichen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6046)

Für den Antrag der Kommission ... 28 Stimmen

Dagegen ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. I Art. 13a; 13b; 3. Kapitel; Gliederungstitel vor Art. 15; Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. I art. 13a; 13b; chapitre 3; titre précédant l'art. 15; art. 15***Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. I Art. 16 Abs. 3***Antrag der Kommission*

Der Bundesrat legt die Anlagekategorien fest, wobei entsprechende Branchenvereinbarungen zu mindestens äquivalenten Emissionsreduktionen führen müssen wie die Bestimmungen in Artikel 19. Bestehende Branchenvereinbarungen müssen bis spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes diese Äquivalenz erfüllen.

Ch. I art. 16 al. 3*Proposition de la commission*

Le Conseil fédéral détermine les catégories d'installations, les accords sectoriels correspondants devant conduire à des réductions d'émissions au moins équivalentes à celles prévues par les dispositions de l'article 19. Les accords sectoriels existants doivent satisfaire à cette équivalence au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Beim bestehenden Artikel 16 geht es um die Unternehmen, die verpflichtet sind, am Emissionshandelssystem (EHS) teilzunehmen. In der Kommission wurde eine breite Diskussion über die Verpflichtung zur Teilnahme am EHS für Betriebe mit Anlagen mit hohem CO₂-Ausstoss geführt. Laut Artikel 16 Absatz 3 legt der Bundesrat die entsprechenden Anlagekategorien fest. Die Kommission ist der Auffassung, dass allfällige Ausnahmen eine gewisse Qualität haben müssen. Es gibt beispielsweise eine Branchenvereinbarung zwischen den Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) und dem Bund. Nach Meinung der Kommission erfüllt diese in keiner Art und Weise die bereits diskutierten Vorgaben, welche für den Verkehr, den Gebäudepark oder im EHS gelten. Mit den KVA wurde vereinbart, dass sie ihre Emissionen weiter reduzieren und im Bereich der Entwicklung von Negativemissionstechnologien eine Vorreiterrolle mit einer definierten Quantität an Negativemissionen übernehmen müssen.

AB 2023 S 905 / BO 2023 E 905

Die Kommission ist der Meinung, dass es, wenn die Privatwirtschaft in die Pflicht genommen wird, im staatsnahen Bereich der KVA nur eine Vereinbarung geben darf, welche mindestens in ihrer Ambition äquivalent zu den Anforderungen an die Unternehmen im Emissionshandel ist. Im Klima- und Innovationsgesetz wurde beschlossen, dass der Staat eine Vorreiterrolle einnehmen und die Klimaziele bis 2040 erreichen muss. Dementsprechend war es für die Mehrheit der Kommission klar, dass wir auch bei den öffentlich-rechtlichen Betrieben strengere Bedingungen festlegen müssen. Diese Ergänzung wurde mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Reichmuth Othmar (M-E, SZ): Ihre Kommission hat hier eine Regelung getroffen, die im Entwurf nicht vorgesehen war. Wie der Kommissionssprecher ausgeführt hat, haben wir das sehr intensiv diskutiert, aber ohne Anhörung oder Rückmeldungen der direkt betroffenen Kehrlichtverbrennungsanlagen.

Nach verschiedenen Rückmeldungen, die in der Zwischenzeit natürlich eingegangen sind, bin ich persönlich nicht mehr sicher, ob wir mit Absatz 3 ins Schwarze treffen. Ich kann die Rückmeldungen aber auch nicht einordnen, deshalb habe ich auch keinen Antrag gestellt. Ich bitte mit meinem Votum zuhanden des Amtlichen Bulletins und des Zweitrates darum, vertieft zu prüfen, welche Auswirkungen diese Regelung effektiv hat.

Konkret werden folgende Sachverhalte bemängelt: Offenbar wird mit dieser Regelung eine erst im März 2022 abgeschlossene Branchenvereinbarung unterlaufen. Ebenso sollen daraus für die Kehrlichtverbrennungsanlagen Kosten von jährlich rund 200 Millionen Franken entstehen, die dann über die Gebühren abgewälzt werden müssten. Zudem werde damit ein wichtiges Pilotprojekt, das zur Abscheidung, zum Transport und zur Lagerung von CO₂ jetzt eben installiert wurde, gefährdet. Die bisherige klare Grundhaltung, dass Wärme aus Kehrlichtverbrennungsanlagen als CO₂-neutral gilt, werde infrage gestellt.

Wie ich gesagt habe, ich kann das heute nicht bewerten. Ich glaube, wir müssen hier auch keine Kommissions-sitzung abhalten. Ich habe aber volles Vertrauen in den Zweirat, dass er diese Fragen seriös prüft und dann entsprechend allfällige Anpassungen vornimmt. In diesem Sinne besten Dank für die Kenntnisnahme meiner



Ausführungen.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat verlangt hier keine Abstimmung. Ich danke Herrn Ständerat Reichmuth für seine Äusserungen und möchte festhalten, dass wir das gerne in der nationalrätlichen Kommission nochmals anschauen. Wir sind der Auffassung, dass das Abfallsystem dadurch verteuert würde, dass letztlich die Konsumenten bezahlen. Wir werden das entsprechend im Zweitrat diskutieren.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 16a Abs. 2 Bst. b; 18 Abs. 2, 3; 19; 19a; 26–28; Gliederungstitel nach Art. 28a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 16a al. 2 let. b; 18 al. 2, 3; 19; 19a; 26–28; titre suivant l'art. 28a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28b-28e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28b-28e

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In meinen Erläuterungen werde ich die Artikel 28b bis 28e gemeinsam behandeln, weil diese quasi ein Paket bilden. Zuhanden der Materialien muss ich an dieser Stelle festhalten, dass die Mehrheit der Kommission dem Bundesrat gefolgt ist. Somit müssen Importeure von Benzin und Diesel weiterhin einen Teil der CO2-Emissionen dieser Treibstoffe kompensieren.

Es ist uns klar, dass grössere Massnahmen im Ausland nötig sind, damit die Ziele eingehalten werden können. Artikel 28c Absatz 1 sieht vor, dass der maximal mögliche Kompensationssatz von 40 auf 90 Prozent angehoben wird. Die Importeure dürfen laut Artikel 28c Absatz 3 weiterhin maximal 5 Rappen pro Liter Treibstoff auf die Konsumenten überwälzen. Die Verminderungsleistungen, die die Treibstoffimporteure erbringen können, hängen daher massgeblich von den Kosten der Klimaschutzprojekte im Ausland ab. Aus diesem Grund ist die sogenannte Ventilklausel in Artikel 4 Absatz 5 auch so wichtig; dies wurde in der Beratung in diesem Rat bereits erwähnt. Sie sehen, dass die Gesetzesbestimmungen gut aufeinander abgestimmt sind.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28f

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28f

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ziff. I Art. 28g

Antrag der Kommission

Abs. 1

... Treibstoffe ist so zu bemessen, dass die dadurch entstehenden Kosten 5 Rappen pro Liter des in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffes nicht übersteigen.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. I art. 28g***Proposition de la commission**Al. 1*

... à la consommation est calculée de telle sorte que les coûts en résultant ne dépassent pas 5 centimes par litre de carburants mis à la consommation librement.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ziff. I Art. 28h, 28i*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28h, 28i*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Wir behandeln diese Bestimmungen gemeinsam.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Auch hier behandle ich die Artikel 28f bis und mit 28i aus Gründen der Effizienz als Paket zusammen. Auch in diesem Bereich kann ich es kurz machen, wir behandeln dies in einem Block.

In Artikel 28g haben wir gegenüber dem Entwurf des Bundesrates eine Anpassung gemacht, welche mit 10 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung sehr klar angenommen wurde. Es handelt sich um einen politischen Entscheid. Der Bundesrat möchte die Treibstoffimporteure verpflichten, 5 bis 10 Prozent der Emissionen aus Benzin und Diesel mit der Überführung von erneuerbaren Treibstoffen zu kompensieren. Dadurch ergeben sich gegenüber dem heutigen CO₂-Gesetz Mehrkosten von 3 bis 6 Rappen pro Liter, die auch darauf beschränkt würden. Ein solcher Deckel besteht bereits für die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure. Der Bundesrat hat sich in der Kommission nicht dagegen gewehrt, und es gibt keinen anderslautenden Antrag.

AB 2023 S 906 / BO 2023 E 906

Rösti Albert, Bundesrat: Der Kommissionssprecher hat es bereits gesagt: Der Bundesrat hat sich in der Kommission nicht gewehrt und wehrt sich selbstverständlich auch hier nicht, weil er selber vielleicht nicht ganz konsistent war. Er hat den Entwurf so gemacht, dann aber im Klimaschutzgesetz mehrfach klar betont, dass er keine Mehrbelastung durch zusätzliche Abgaben möchte. Deshalb ist diese Beschränkung der Kosten auf 5 Rappen pro Liter wichtig. Wir müssen das dann im Nationalrat noch einmal anschauen, wenn wir ganz konsistent sein und überhaupt keine Mehrausgaben haben wollen. Diese Diskussion führen wir dann aber im Nationalrat.

*Angenommen – Adopté***Ziff. I Art. 28j***Abs. 1–3, 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3bis

Die Beimischquote kann sowohl durch eine physische Produktzufuhr als auch über eine bilanzielle Anrechnung über inländische und ausländische Zertifikate für erneuerbare Flugtreibstoffe erfüllt werden.

Abs. 3ter

Bei Nichterfüllung der Beimischquote können die Anbieter die notwendige Menge an erneuerbaren Treibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote durch den Erwerb von Zertifikaten für erneuerbare Treibstoffe auf dem ausländischen Markt kaufen. Damit können sie eine Sanktion nach Artikel 28n vermeiden.

Ch. I art. 28j*Al. 1–3, 4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3bis*

Le taux de mélange peut être atteint par un apport physique ou par une imputation au bilan au moyen de certificats nationaux et étrangers de carburants d'aviation renouvelables.

Al. 3ter

En cas de non-respect de l'obligation de mélange, les fournisseurs peuvent acheter la quantité de carburants renouvelables nécessaire au respect de l'obligation de mélange en acquérant des certificats de carburants renouvelables sur le marché étranger. Ils peuvent ainsi éviter d'être sanctionnés en vertu de l'article 28n.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Nun kommen wir zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen zu Flugpetrol. Wie Sie den Unterlagen entnehmen können, haben wir in der aktuellen Gesetzgebung auf eine schlanke, aber wirkungsvolle Methode gesetzt, die auch von der Branche mitgetragen werden kann. Die Kommission ist unmissverständlich der Auffassung, dass wir im Bereich Flugverkehr zwar etwas unternehmen müssen, dass das Kind aber nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden darf. Denn es ist eine äusserst komplexe Angelegenheit, netto null im Flugbereich zu erreichen. Das ist auch mit massiven Kosten aufseiten der Luftverkehrsunternehmen verbunden. Die Vorlage verpflichtet deshalb Anbieter von Flugzeugtreibstoffen dazu, dem in der Schweiz getankten Flugpetrol erneuerbare, nachhaltige Flugtreibstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels, beizumischen. Mit Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes ist sichergestellt, dass nicht nachhaltige Treibstoffe ausgeschlossen sind.

Die Kommission möchte, dass die Beimischquote auch über einen sogenannten "Book and claim"-Mechanismus erfüllt werden kann. Ich erlaube mir, den "Book and claim"-Mechanismus kurz zu erklären. Das "Book and claim"-Modell, auch "buy and claim" genannt, entkoppelt einen Nachhaltigkeitsanspruch, der sich aus der Nutzung einer Ressource ergibt, von dem Ort, an dem diese Ressource physisch verbraucht wurde, und kann die Nachfrage nach emissionsärmeren Alternativen erhöhen. Das ist Artikel 28j. Diese Ergänzung wurde mit 10 zu 0 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

Der Kommission war es wichtig, dass Regelungen im Flugverkehr zumindest innerhalb von Europa harmonisiert sind. Dies schafft gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Airlines und vermindert zum Beispiel beim Ausweichverkehr negative Auswirkungen. Die zentralen Bestimmungen in der Vorlage lehnen sich deshalb eng an die Bestimmungen an, die in der EU diskutiert werden, beispielsweise der Anteil an erneuerbaren Flugtreibstoffen, der beigemischt werden muss. Das ist Artikel 28k Absatz 2. Dieser Antrag wurde mit 7 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich würde gerne umfassend zur Beimischpflicht für Flugtreibstoffe gemäss Artikel 28j sprechen.

Bezüglich der Beimischquote für erneuerbare Flugtreibstoffe hat die Kommission, wie soeben gesagt, eine wesentliche Änderung zum Entwurf des Bundesrates eingebracht. Mit dem von ihr vorgesehenen "Book and claim"-System will sie erklärermassen ermöglichen, dass die Schweizer Airlines erneuerbare Flugtreibstoffe zum Beispiel in Amsterdam tanken und an die Schweizer Beimischquote anrechnen lassen können. Sie finden die dazu eingebrachten Änderungen bei Artikel 28j, aber auch bei Artikel 28k. Im Entwurf des Bundesrates ist ein "Book and claim"-System nur unter den Schweizer Flughäfen vorgesehen.

Ein internationales "Book and claim"-System erscheint aber auch aus Sicht des Bundesrates sinnvoll. Es kann aber nur dann kontrolliert und abgerechnet werden, wenn uns die EU den Zugriff zu ihrem Register für erneuerbare Treibstoffe ermöglicht sowie die vertankten Mengen an die Schweiz abtritt, sodass Doppelanrechnungen verhindert werden. Auch die Schweiz wird ein Register für erneuerbare Treibstoffe brauchen, dazu laufen die Arbeiten in meinem Departement bereits.

Der Registerzugang zur EU ist einer der wesentlichen Gründe, wieso das UVEK momentan abklärt, ob eine Umsetzung der Beimischpflicht nicht auch direkt über das Luftverkehrsabkommen mit der EU möglich wäre. Dann müssten hier im CO₂-Gesetz nur noch wenige Punkte geregelt werden, beispielsweise die Sanktionen bei Nichterfüllung. So würden Marktverzerrungen für die betroffenen Marktteilnehmer in der Schweiz und für sie kostenverursachende Regelungsdifferenzen vermieden.

Der Bundesrat schliesst sich hier im Moment den Änderungsanträgen der Kommission an. Wir werden aber in der Debatte im Zweitrat prüfen, inwieweit nicht eine Umsetzung über das Luftverkehrsabkommen möglich wäre; wir haben bereits in der Kommission darauf hingewiesen. Persönlich bin ich der Meinung, dass das die einfachste Lösung wäre, wenn sich das als möglich erweisen sollte. Wir werden das aber natürlich nur in enger Abstimmung mit den Räten machen. Allenfalls würden wir uns im Zweitrat über eine Kommissionsmotion einen Auftrag erteilen lassen und dann mit einem Vorschlag in Ihren Rat zurückkommen.

Also nochmals: Wir schliessen uns hier den Änderungsanträgen an, kommen aber allenfalls in einem zweiten



Teil mit einem konkreten Vorschlag für das Luftverkehrsabkommen zurück. Das würde das Ganze wesentlich vereinfachen.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28k

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Der Bundesrat stellt sicher, dass eine Anrechnung über Zertifikate für erneuerbare Flugtreibstoffe ermöglicht wird.

Ch. I art. 28k

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2023 S 907 / BO 2023 E 907

Al. 3

Il veille à ce qu'une imputation au moyen de certificats pour carburants d'aviation renouvelables soit possible.

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28l

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28l

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 28m

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28m

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier gilt es, zuhanden der Materialien Folgendes festzuhalten, da in der Kommission ein Antrag mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und mit Stichentscheid der Präsidentin abgelehnt worden ist.

Der Antragsteller hat gefordert, zu streichen, dass die durch die Beimischung erneuerbarer Flugtreibstoffe entstandenen Kosten dem Bund mitgeteilt werden müssen. Selbstverständlich ist die Information über die Preisentwicklung beim Benzin oder Kerosin nützlich. Aufgrund dieser Information werden aber nicht mehr oder weniger Flugtickets verkauft. Wollen die Fluggesellschaften ihre Flugzeuge füllen, passen sie ihre Preise selber an. Das ist nicht vergleichbar mit einem Auto, das selber betankt und gefahren wird. Dort ist die Information hilfreich und sinnvoll. Im Flugbereich bringt die Information aus Sicht des Antragstellers keinen Mehrwert. Es entsteht vielmehr ein Mehraufwand, da die Information publiziert werden muss.

Aus diesem Grund ist die Verwaltung gebeten, für den Zweirat dieses Thema allenfalls nochmals zu vertiefen und zu überprüfen. Man soll hier einen Mehrwert schaffen und nicht Kosten verursachen, die am Schluss nichts bringen.

Angenommen – Adopté



**Ziff. I Art. 28n***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 28n*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. I Art. 31; 31a-31c; 32; 32a; 32b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 31; 31a-31c; 32; 32a; 32b*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen nun zum Paket mit den Artikeln 31 bis 32b. In diesem Bereich gibt es folgende Erläuterungen zu den Überlegungen der Kommission zu machen:

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Methode und Umsetzung der CO₂-Abgabe ein Schweizer Erfolgsmodell ist. Durch die Kombination von Rückverteilung an die Bevölkerung, gezielter Verwendung von Teilerträgen zur Förderung im Gebäudebereich und der Möglichkeit zur Befreiung von der CO₂-Abgabe als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Emissionsverminderung in den Unternehmen konnte in der Vergangenheit eine grosse Wirkung zu vertretbaren Kosten erzielt werden. In der aktuellen Gesetzgebung wird daran nichts Grundlegendes verändert. Die Abgabehöhe wollen der Bundesrat und die UREK-S bei 125 Franken pro Tonne CO₂-Äquivalent belassen, dafür sollen ein paar Stellschrauben etwas anders eingestellt werden. Das betrifft die Gegenleistung bei einer Befreiung von der CO₂-Abgabe mit einer Verminderungsverpflichtung in der Höhe der Teilzweckbindung und die Verwendung der Fördermittel.

Bei den Verminderungsverpflichtungen sieht die Vorlage vor, dass sich künftig alle Unternehmen von der CO₂-Abgabe befreien lassen können. Dies ist seit Längerem ein zentrales Anliegen der Schweizer Wirtschaft. Die Befreiung von der CO₂-Abgabe ist jedoch in der aktuellen Form mittelfristig, mit Blick auf netto null, kein geeignetes Instrument mehr, weil viele der Verminderungsverpflichtungen nur die Umsetzung der wirtschaftlichen Massnahmen einfordern. Deshalb müssen die Unternehmen einen Dekarbonisierungsplan präsentieren, und das ist in Artikel 31a Buchstabe b geregelt. Erst damit entsteht der nötige Anreiz für den Übergang zu einem fossilfreien Energieverbrauch.

Die UREK-S ist diesen Anträgen des Bundesrates gefolgt.

*Angenommen – Adopté***Ziff. I 5a. Kapitel***Antrag der Minderheit*

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Titel

Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Art. 33bis Titel

Gegenstand

Art. 33bis Abs. 1

Der Bund erhebt im Hinblick auf die Emissionsverminderungsziele nach Artikel 1 Absatz 1 eine Lenkungsabgabe auf abgehenden Flügen, die mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 5700 Kilogramm durchgeführt werden, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden und deren Abflug nach schweizerischem Recht erfolgt (Abgabe Allgemeine Luftfahrt).

Art. 33bis Abs. 2

Er erhebt keine Abgabe auf:

a. Flügen zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen oder Gütern, wenn:



1. sie während einer Mindestdauer so regelmässig oder häufig erfolgen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt; und
2. im Personenverkehr in der Öffentlichkeit Sitzplätze zum Einzelkauf angeboten werden.
 - b. militärischen und anderen hoheitlichen Flügen;
 - c. Flügen, die ausschliesslich aus zwingenden medizinischen Gründen erfolgen;
 - d. Schulungsflügen;
 - e. Frachtflügen;
 - f. Werk- und Arbeitsflügen;
 - g. Flügen, sofern die verwendeten Flugtreibstoffe der Mineralölsteuer unterliegen.

Art. 33bis Abs. 3

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen vorsehen.

Art. 33bis Abs. 4

Der Bundesrat kann die von Luftfahrzeughaltern oder Luftfahrzeugbetreibern getroffenen Massnahmen, die zu einer substantziellen Verminderung der Treibhausgasemissionen führen, bei der Festsetzung der Abgabehöhe angemessen berücksichtigen.

Art. 33ter Titel

Abgabepflichtige Personen

Art. 33ter Abs. 1

Abgabepflichtig sind die Luftfahrzeughalter, mit deren Luftfahrzeugen Flüge nach Artikel 33bis Absatz 1 durchgeführt werden.

AB 2023 S 908 / BO 2023 E 908

Art. 33ter Abs. 2

Erfüllt der Luftfahrzeughalter seine Pflichten nicht oder kann er nicht mit vernünftigem Aufwand ermittelt werden, so wird zusätzlich der Luftfahrzeugeigentümer abgabepflichtig. Der Luftfahrzeughalter und der Luftfahrzeugeigentümer haften in diesem Fall solidarisch.

Art. 33ter Abs. 3

Auf die Abgabennachfolge und die Mithaftung sind überdies die Artikel 10 und 11 MinöStG anwendbar.

Art. 33quater Titel

Abgabehöhe, Entstehung und Fälligkeit

Art. 33quater Abs. 1

Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt beträgt pro abgehenden Flug mindestens 500 Franken und höchstens 3000 Franken.

Art. 33quater Abs. 2

Der Bundesrat legt diese Abgabe innerhalb des Rahmens nach Absatz 1 fest. Er berücksichtigt dabei insbesondere die höchstzulässige Startmasse, die Reisedistanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze.

Art. 33quater Abs. 3

Die Abgabeforderung entsteht und wird fällig mit dem Abflug.

Art. 33quater Abs. 4

Der Bundesrat kann vorsehen, dass abgabepflichtige Personen:

- a. die Abgabeanmeldung vor Eintritt der Entstehung und Fälligkeit der Abgabeforderung einreichen müssen;
- b. eine Vorauszahlung in Höhe der Abgabeforderung leisten müssen.

Art. 33quinquies Titel

Abgabeanmeldung

Art. 33quinquies Abs. 1

Die abgabepflichtigen Personen reichen dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) quartalsweise eine Abgabeanmeldung ein. Diese Meldung erfolgt innerhalb 30 Tage nach Quartalsende. Das BAFU gestattet in begründeten Fällen auf Antrag des abgabepflichtigen Luftverkehrsunternehmens andere Abrechnungsperioden. Der Bundesrat setzt die Bedingungen dafür fest und regelt die erforderlichen Angaben der Abgabemeldung.

Art. 33quinquies Abs. 2

Die Anmeldung ist für die abgabepflichtige Person, die die Anmeldung ausgestellt hat, als Grundlage für die Festsetzung des Abgabebetrags verbindlich. Das Ergebnis einer amtlichen Prüfung bleibt vorbehalten.

Art. 33sexies Titel

Veranlagungsverfügung, Zahlungsfrist und Verzugszins



Art. 33sexies Abs. 1

Das BAFU setzt aufgrund der Abgabeanmeldung den Abgabebetrag fest und stellt den abgabepflichtigen Personen die Veranlagungsverfügung zu.

Art. 33sexies Abs. 2

Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage.

Art. 33sexies Abs. 3

Bei verspäteter Zahlung ist ohne Mahnung ein Verzugszins geschuldet. Das Eidgenössische Finanzdepartement setzt den Zinssatz fest.

Art. 33septies Titel

Sicherstellung, Nachforderung und Rückzahlung sowie Verjährung

Art. 33septies Text

Auf die Sicherstellung, Nachforderung und Rückzahlung sowie die Verjährung der Abgabe Allgemeine Luftfahrt sind die Artikel 23–25 und 37 MinöStG anwendbar. Vollzugsbehörde ist das BAFU.

Ch. I chapitre 5a

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Titre

Taxe sur l'aviation générale

Art. 33bis titre

Objet

Art. 33bis al. 1

En vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus à l'article 1 alinéa 1, la Confédération prélève une taxe d'incitation sur les vols en partance réalisés avec un aéronef dont la masse maximale autorisée au décollage dépasse 5700 kg, qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur l'aviation générale).

Art. 33bis al. 2

Elle ne prélève pas de taxe sur:

a. les vols affectés au transport commercial de personnes ou de marchandises:

1. lorsqu'ils sont effectués pendant une période minimale selon une fréquence et une régularité telles qu'ils font partie d'une série systématique évidente, et que

2. pour le transport de personnes, des sièges vendus individuellement sont mis à la disposition du public.

b. les vols militaires ou autres vols destinés à des fins souveraines;

c. les vols effectués exclusivement à des fins médicales impératives

d. les vols de formation;

e. les vols cargo;

f. les vols d'usine et le travail aérien;

g. les vols pour lesquels le carburant est soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

Art. 33bis al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions à la taxe sur l'aviation générale.

Art. 33bis al. 4

Lors de la fixation du montant de la taxe, le Conseil fédéral peut tenir compte de manière appropriée des mesures prises par les exploitants et les détenteurs d'aéronefs qui permettent une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

Art. 33ter titre

Personnes assujetties à la taxe

Art. 33ter al. 1

Sont assujettis à la taxe les exploitants d'aéronefs dont les aéronefs sont utilisés pour réaliser les vols visés à l'article 33bis alinéa 1.

Art. 33ter al. 2

Si l'exploitant de l'aéronef ne remplit pas ses obligations ou s'il ne peut pas être identifié moyennant un effort raisonnable, est également assujetti le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef répondent solidairement.

Art. 33ter al. 3

Les articles 10 et 11 Limpmin sont en outre applicables à la succession fiscale et à la responsabilité solidaire.



Art. 33quater titre

Montant de la taxe, naissance et exigibilité

Art. 33quater al. 1

La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 3000 francs.

Art. 33quater al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur l'aviation générale dans les limites définies à l'alinéa 1. Il prend en considération en particulier la masse maximale autorisée au décollage, la distance parcourue et la compétitivité des aéroports.

Art. 33quater al. 3

La créance relative à la taxe sur l'aviation générale prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Art. 33quater al. 4

Le Conseil fédéral peut prévoir que les personnes assujetties:

- remettent une déclaration avant la naissance et l'exigibilité de la créance;
- effectuent à l'avance un versement à hauteur de la créance.

Art. 33quinquies titre

Déclaration de taxation

Art. 33quinquies al. 1

Les personnes assujetties remettent tous les trimestres une déclaration de taxation à l'Office fédéral de l'environnement

AB 2023 S 909 / BO 2023 E 909

(OFEV). La déclaration est remise dans les 30 jours qui suivent la fin du trimestre. A la demande de l'entreprise de transport aérien assujettie et pour de justes motifs, l'OFEV accorde d'autres périodes de décompte. Le Conseil fédéral fixe les conditions et définit les indications nécessaires.

Art. 33quinquies al. 2

La déclaration de taxation est contraignante pour la personne assujettie qui l'a remise et sert à fixer le montant de la taxe. Le résultat d'un contrôle officiel est réservé.

Art. 33sexies titre

Décision de taxation, délai de paiement, intérêt moratoire

Art. 33sexies al. 1

L'OFEV fixe le montant de la taxe sur la base de la déclaration de taxation et notifie sa décision de taxation aux personnes assujetties.

Art. 33sexies al. 2

Le délai de paiement est de 30 jours.

Art. 33sexies al. 3

En cas de retard de paiement, un intérêt moratoire est dû sans sommation. Le Département fédéral des finances en fixe le taux.

Art. 33septies titre

Sûretés, perception subséquente et demande de restitution, prescription

Art. 33septies texte

Les articles 23 à 25 et 37 Limpmin sont applicables aux sûretés, à la perception subséquente, à la demande de restitution et à la prescription de la taxe sur l'aviation générale. L'OFEV est l'autorité d'exécution.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Mit diesem Antrag soll die Abgabe Allgemeine Luftfahrt aus der Totalrevision des CO₂-Gesetzes wieder aufgegriffen werden. Diese Abgabe ist sehr aufwendig im Vollzug bei gleichzeitig schwacher Wirkung.

Gemäss Schätzung des BAZL fällt nur etwa 1 Prozent der Flugemissionen der Schweiz in die Kategorie der allgemeinen Luftfahrt. In den Jahren 2018 und 2019 starteten durchschnittlich 1850 Privatflugzeuge, die ein Gewicht von mehr als 5,7 Tonnen aufwiesen und für die somit die Abgabe Allgemeine Luftfahrt fällig geworden wäre. Dieser Antrag wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Mazzone Lisa (G, GE): Cette proposition de taxer les jets privés est reprise du débat qui avait été mené au Conseil des Etats. Il s'agissait d'une proposition et d'une introduction dans la précédente révision du Conseil des Etats. Si je peux comprendre que l'on tire les leçons du refus de la loi sur le CO₂ en 2021, j'en tire d'autres. En l'occurrence, il est important de les apprécier de manière différente. C'est toujours la même chose: lorsque l'on vient devant la population avec un paquet et que le paquet est rejeté, on dit que l'ensemble des mesures a



été rejeté. C'est totalement faux! Certaines mesures auraient obtenu une majorité. Celle-là aurait, sans aucune hésitation, obtenu une majorité. Même la question de la taxe sur les billets d'avion – des sondages l'ont montré par la suite – aurait aussi obtenu une majorité. Je ne vais pas revenir sur ce sujet, le Conseil national – j'ai beaucoup d'espoir dans le Conseil national – pourra s'en occuper lors de sa discussion.

Pourquoi est-il pertinent de rediscuter de la taxe sur les jets privés? En seulement trois heures de vol, ils émettent entre 3 et 15 tonnes de CO₂ et 15 tonnes équivalent aux émissions totales d'un Suisse moyen en un an. Pour rappel, par personne et par an, il faudrait émettre 1,3 tonne pour atteindre notre objectif de ne pas dépasser 1,5 degré.

Donc, un voyage en vol privé émet de cinq à quatorze fois plus de CO₂ qu'un vol commercial, et jusqu'à 50 fois plus qu'un voyage en train. Cette activité est probablement la plus polluante qu'il est possible d'exercer à l'échelle individuelle. Ceci est particulièrement injuste, parce que cela concerne une toute petite minorité; 5 pour cent des personnes qui voyagent le plus en avion contribuent, avec leurs vols privés, à un tiers des émissions de l'aviation. Il faut se dire que cela annule aussi les efforts faits par les autres. C'est là que cela me pose particulièrement problème. Du coup, tous les efforts faits par ailleurs sont diminués par cette pratique.

La Suisse devrait se poser la question, comme elle se l'est déjà posée par le passé, de son statut de "hotspot" dans l'utilisation des jets privés. Au niveau européen, la Suisse est championne, avec un nombre de décollages six fois plus élevé qu'en Allemagne, par exemple. Ainsi, les plus de 35 000 vols de jets privés suisses ont généré un total de plus de 166 000 tonnes de CO₂ pour l'année 2022, soit ce qu'émettent environ 12 000 Suissesses et Suisses par an. Cela est évidemment énorme.

Pourquoi est-il pertinent d'en discuter? Parce que ce sont des externalités négatives qui ne sont pas prises en compte dans le prix du transport. Il faut savoir que, lorsque vous tournez la clé de votre voiture, vous êtes tout de suite soumis à des taxes, dont la TVA et la taxe sur les huiles minérales, alors que, pour des vols internationaux, ce n'est pas le cas. Cela crée une forme de privilège qui permet d'avoir des prix dépassant toute concurrence. Dans ce cas-là, cela est particulièrement injustifié. Ces externalités négatives doivent, pour l'environnement et la société, être aussi prises en compte. Sinon, cela est à charge de la collectivité. Il n'y a pas de raison que la société dans son ensemble paie les dégâts causés par l'utilisation de ces jets par une minorité.

Comme je l'ai rappelé auparavant, la taxe sur les jets privés a été introduite dans la précédente monture de la loi dans le cadre des débats de notre chambre. Entre-temps – je pense que c'est cela qu'il est important de souligner –, le nombre de vols en jet privé a augmenté. Face à cette augmentation, il est d'autant plus important de donner une orientation. Evidemment, comme cela a été dit, il s'agirait d'un minimum. C'était la proposition à l'époque; il ne s'agirait que des jets pesant plus de 5700 kilos. Les petits avions ne seraient donc pas concernés. On pense en particulier à la petite aviation de loisir. Cette proposition avait été discutée en long et en large. Elle est par ailleurs aussi plébiscitée par l'un des acteurs de ce domaine, Simply Jet, qui est spécialisé dans la location de vols de jet privé.

C'est pour cela que je vous invite à suivre cette minorité.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie auch, diesen Minderheitsantrag Mazzone abzulehnen. Der Kommissionsprecher hat Ihnen vorhin die Zahlen bereits genannt. Einfach noch einmal: Es geht gemäss Schätzungen des BAZL um 1 Prozent der Flugemissionen, und der administrative Aufwand wäre sehr gross. Zudem darf nicht vergessen werden: Die privaten Flüge sind im Beimischsystem automatisch enthalten. Denn die Vorschrift zur Beimischung gilt ja bei der Betankung, und das heisst, dass Privatjets automatisch auch einbezogen werden. Ich gebe Frau Mazzone recht: Der Stimmbürger hat wahrscheinlich bei der Ablehnung des Gesetzes nicht in erster Linie an diese Kategorie gedacht. Aber aufgrund der Linie, die der Bundesrat hier konsequent verfolgt hat, wonach man nämlich grundsätzlich keine neuen Abgaben einführen will, und auch im Wissen darum, dass Lenkungsabgaben aufgrund geringer Elastizitäten nur dann etwas bringen, wenn sie überrissen hoch sind, würde ich Sie bitten, das hier bleiben zu lassen und diesen Antrag auch abzulehnen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6047)

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

Dagegen ... 23 Stimmen

(5 Enthaltungen)



Ziff. I Art. 33a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

... zusätzlich zu den Förderungen nach den Artikeln 34 und 34a für die Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden und für die Förderung erneuerbarer Energien verwendet werden.

AB 2023 S 910 / BO 2023 E 910

Antrag der Minderheit

(Knecht, Bischof, Noser, Schmid Martin, Stark)

Abs. 1

...

- a. Streichen
- b. ein Drittel.

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 1 Einleitung

Vom Ertrag aus der CO₂-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt werden die folgenden Anteile ...

Ch. I art. 33a

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

... en complément des encouragements prévus aux art. 34 et 34a pour la réduction des émissions de CO₂ des bâtiments et pour les énergies renouvelables.

Proposition de la minorité

(Knecht, Bischof, Noser, Schmid Martin, Stark)

Al. 1

...

- a. Biffer
- b. un tiers.

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 1 introduction

Le produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur l'aviation générale est utilisé pour réduire les émissions de CO₂ ...

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Über den Antrag der Minderheit Mazzone wurde bereits bei Kapitel 5a abgestimmt.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In diesem Kapitel 6 geht es um die Verwendung der Erträge. Zur Einordnung: Diese Vorlage soll mit gezielten Unterstützungen und Anreizen die Dekarbonisierung in allen Sektoren beschleunigen. Dafür will der Bundesrat zwischen 2025 und 2030 insgesamt rund 4,1 Milliarden für den Klimaschutz zur Verfügung stellen. Rund 2,8 Milliarden können verursachergerecht aus den Erträgen der CO₂-Abgabe finanziert werden. Der Rest wird über den allgemeinen Bundeshaushalt, aus den Einnahmen aus der Mineralölsteuer und aus der Versteigerung von Emissionsrechten für die Luftfahrt finanziert. Die CO₂-Abgabe soll mit dem aktuellen Satz von 120 Franken pro Tonne CO₂ weitergeführt werden. Auf eine Erhöhung wurde nach der Ablehnung der Totalrevision in der Volksabstimmung bewusst verzichtet. Die Teilzweckbindung der Abgabe soll aber gemäss Artikel 33a bis zum Jahr 2030 befristet angehoben werden, sodass knapp die Hälfte der Einnahmen in Klimaschutzmassnahmen investiert werden kann. Die Mittel aus



der CO₂-Abgabe fliessen wie bisher mehrheitlich in das Gebäudeprogramm. In den Jahren 2025 bis 2030 werden diese rund 2,8 Milliarden Franken betragen. Die Erhöhung der Teilzweckbindung ist notwendig, damit die Dynamik im Gebäudebereich nicht gebremst wird und das Gebäudeprogramm im bisherigen Umfang weiter finanziert werden kann. Die Kantone haben ihre Mittel in den letzten Jahren deutlich erhöht.

Die Erhöhung der Teilzweckbindung bleibt aus Sicht des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit auch nach der Annahme des Klimaschutzgesetzes im Juni 2023 notwendig, dies aus zwei Gründen: Erstens setzt sie als Ergänzung zu den vorgesehenen Impulsprogrammen im Bereich des Gebäudeprogramms den Schwerpunkt. Der Bundesrat möchte den Fokus auf den Ersatz der Elektroheizungen legen, und die Verwaltung unterstrich bei der Beratung, dass die Massnahmen für die Versorgungssicherheit mit Winterstrom zentral seien. Zweitens werden die Mittel aus dem Klimaschutzgesetz schwergewichtig für grössere Heizungsanlagen eingesetzt; das sieht das Gesetz so vor. Deshalb haben wir das hier nochmals so festgehalten.

Ich komme zum Antrag der Minderheit Knecht. Die Minderheit Knecht möchte die Teilzweckbindung in Artikel 33a wie bisher bei einem Drittel belassen. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit und des Bundesrates ist eine Erhöhung aber notwendig, damit das Gebäudeprogramm im gleichen Umfang weiter finanziert und die Dynamik der Kantone unterstützt werden kann. Die Kantone haben in den letzten Jahren ihre Mittel enorm erhöht. Diese Entwicklung nun zu bremsen, wäre gemäss der Mehrheit und dem Bundesrat kontraproduktiv.

Mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und mit Stichentscheid der Präsidentin empfehlen wir, der Mehrheit zu folgen.

Bitte beachten Sie, dass wir bei Absatz 3 eine Ergänzung vorgenommen haben. Diese korrigiert einen Fehler in der Botschaft: Die nicht verwendeten Mittel sollen in den Folgejahren auch für das Gebäudeprogramm gebraucht werden können.

Knecht Hansjörg (V, AG): Bei der Einführung der CO₂-Abgabe wurde der Stimmbevölkerung zugesichert, dass die Einnahmen auch wieder an die Bevölkerung rückverteilt würden. Diese Zusage wurde dann bereits mit dem Gebäudeprogramm gebrochen, indem ein Drittel für dieses Programm abgezweigt wurde. Nun sollen gemäss Kommissionsmehrheit und Bundesrat gar fast 50 Prozent der Einnahmen der Bevölkerung und der Wirtschaft vorübergehend, d. h. bis ins Jahr 2030, vorenthalten werden; ich erlaube mir hier die Prognose, dass dies dann über diesen Zeitpunkt hinaus so bleiben wird. Gemäss Botschaft des Bundesrates geht es dabei um mehr als 200 Millionen Franken im Jahr, welche der Bevölkerung und der Wirtschaft zusätzlich entzogen werden sollen, und dies in einer Zeit, wo diese Rückverteilung für weite Teile der Bevölkerung und der Wirtschaft eine willkommene Entlastung darstellt.

Dass ein Teil der CO₂-Abgabe ins Gebäudeprogramm fliesst, ist als Umverteilung von unten nach oben zu bezeichnen. Es profitieren nämlich nur diejenigen, welche Immobilien besitzen und sich obendrein auch noch die entsprechenden Erneuerungsinvestitionen leisten können. Das Nachsehen haben Leute, welche die Mittel dazu nicht haben und mit der Teuerung zu kämpfen haben.

Auch bezüglich der Verfassungsmässigkeit gibt es grosse Vorbehalte. Ich verweise hier auf die Stellungnahme des Bundesamtes für Justiz, welches sich zu dieser Verwendung von fast 50 Prozent bzw. "weniger als die Hälfte", wie es im Gesetzesartikel heisst, äussert. Bereits die Tatsache, dass wie bisher ein Drittel der CO₂-Abgabe nicht an die Bevölkerung und die Wirtschaft rückerstattet wird, sieht ein namhafter Teil der juristischen Lehrmeinungen als kritisch an.

Im Sinne einer pragmatischen Lösung schliesse ich mich aber der Auslegung des Bundesamtes für Justiz an, das der Auffassung ist, dass die Teilzweckbindung einen Drittel des Ertrages nicht übersteigen darf. Die CO₂-Abgabe ist als Lenkungsabgabe konzipiert, was bekanntlich keiner expliziten Erhebungscompetenz in der Bundesverfassung bedarf; eine allgemeine Sachkompetenz genügt. Spätestens aber mit der von der Mehrheit getragenen Vorlage, die fast die Hälfte der Erträge von der Rückverteilung ausnehmen will, wandelt sich die CO₂-Abgabe zu einer Steuer, wozu die verfassungsmässige Grundlage fehlt. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Bundesrat in der Botschaft mit einem – Herr Bundesrat, ich getraue mich hier, es so zu sagen – "Buebetrickli" noch eine andere vermeintlich verfassungskonforme Auslegung gefunden hat. In solchen Rechtsfragen findet man immer genügend Kreativität und alternative Interpretationen, die den eigenen Standpunkt stützen, was die Juristen hier im Saal wohl bestätigen können. Objektiv gesehen ist allerdings dem überwiegenden Teil der Rechtslehre zu folgen, welche einen solchen Vorgang als einen klaren Bruch der Verfassung einstuft.

Vor einigen Tagen fand im Kanton Aargau im Hinblick auf die Ständeratswahlen eine Podiumsdiskussion statt. Ich war



zwar da nicht mehr dabei. Aber den Medien konnte ich entnehmen, dass mein sehr geschätzter Kollege Burkart dabei betonte, dass im Ständerat die Verfassungsmässigkeit von Anliegen einen hohen Stellenwert habe. Dem kann ich nur beipflichten, (*Heiterkeit*) und ich bitte Sie, diese Aussage zu honorieren und die Verfassung hier auch zu respektieren.

Zur fehlenden Verfassungsmässigkeit der vorgesehenen Regelung kommt auch noch ihre fehlende Tauglichkeit in der Praxis hinzu. Sie würde nämlich zu einem sprunghaften Nachfrageüberhang bis ins Jahr 2030 führen. Der Bausektor ist heute bereits massiv ausgelastet: Fachkräfte fehlen, Material fehlt. Dieser Mangel ist nicht zu unterschätzen. Darum benötigt der Bausektor keine kurzfristigen Booms, sondern ein gesundes und tragbares Wachstum.

Darum bitte ich Sie, hier meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Schmid Martin (RL, GR): Ich möchte nicht nur Thierry Burkart – er ist schon davon überzeugt –, sondern auch noch andere davon überzeugen, dass hier die Minderheit auf dem richtigen Pfad ist.

Wir haben diese verfassungsrechtliche Grundlagendiskussion in der Kommission geführt. Das Bundesamt für Justiz ist derselben Auffassung wie die Minderheit Knecht. Die Aussage ist: Der eine Drittel ist bei einer Lenkungsabgabe zulässig, ohne dass eine verfassungsrechtliche Grundlage notwendig ist. Geht man über diesen Bereich hinaus, sodass eben öffentliche Mittel generiert und anderen Zwecken zugewiesen werden, dann braucht es eine Verfassungsgrundlage.

Wir haben in diesem Rat lange über die Verfassungsgerichtsbarkeit diskutiert. Ich bin gegen diese Verfassungsgerichtsbarkeit gewesen. Aber hier überzeugt es mich, wenn uns das Bundesamt für Justiz sagt, wir müssten eine Grundlage schaffen. Dann sollten wir entweder eine Verfassungsgrundlage schaffen und können mehr als einen Drittel verteilen, oder wir halten uns wie die Minderheit an diese Vorgabe. Damit ist das Gebäudeprogramm ja nicht total gescheitert. Es gibt auch die Möglichkeit, allgemeine Mittel dafür einzusetzen. Alle Staatsebenen können das tun; da besteht keine Restriktion. Wenn man diesen Politikbereich fördern will, kann man das dort einbringen.

Ich möchte unserem Rat noch einen Hinweis geben: Wir haben die Möglichkeit, das Gebäudeprogramm auch quasi ohne grossen finanziellen Zustupf aus der CO₂-Abgabe umzusetzen. Schaffen wir den Eigenmietwert irgendwann mal ab, gibt es eine Übergangsphase, und dann werden viele diese nutzen und ihre Häuser sanieren und die Heizungen ersetzen. Denn das ist dann steuerlich noch abzugsfähig, aber mit der Abschaffung des Eigenmietwertes werden diese Abzüge entfallen. Wir haben es also selbst in der Hand, durch regulatorische Entscheidungen die Sanierung des Gebäudeparks zu beeinflussen.

Hier aber bin ich aus verfassungsrechtlichen Überlegungen klar der Auffassung, dass es richtig ist, der Minderheit Knecht zu folgen. Denn der Bundesrat selbst hat früher auch immer die These vertreten, dass ein Drittel verfassungsrechtlich korrekt und alles, was das übersteigt, unzulässig ist.

Caroni Andrea (RL, AR): Ich wollte ursprünglich auch etwas zur Verfassungsproblematik sagen, aber Kollege Knecht hat das schöner getan, als ich das als Jurist je gekonnt hätte. Darum nur zwei ergänzende Gedanken, damit man die Brisanz noch etwas besser und klarer sieht.

Der eine Gedanke ist: Was wir hier allenfalls beschliessen, geht über diese Vorlage hinaus. Wenn wir heute den Grundsatz beschliessen, dass man bei einer reinen Lenkungsabgabe, die zurückverteilt werden könnte, bis zu 49 Prozent einsacken kann, kann man irgendwann auch auf kaltem Weg eine Steuer schaffen oder sagen: Warum nicht 75 Prozent? Wenn man das heute bei diesem Geschäft tut, dann kann man künftig als Bundesgesetzgeber noch kreativer sein, auf kaltem Weg eine Steuer einführen und mit einer beliebigen Kompetenzgrundlage sagen: Ich hätte gerne eine Milliarde Franken. Man führt also eine Lenkungsabgabe in der Höhe von zwei Milliarden Franken ein, behält eine Milliarde und gibt eine Milliarde zurück. So kann man auf kaltem Weg, ohne Verfassungsgrundlage, auch ausserhalb dieses Gebiets eine Steuer schaffen. Das ist das eine, sozusagen der Dammbbruch.

Der andere Gedanke ist: Man könnte jetzt hoffen, dieser Dammbbruch würde dadurch abgeschwächt, dass das ja nur bis 2030 gilt. Im Gesetz steht, dass wir 2031 zurück auf dem Pfad der Tugend sind. Aber daran glaube ich so wenig wie Kollege Knecht. Herr Bundesrat Röstli hat indirekt auch bestätigt, dass es ab 2030 dann nicht anders ist, er hat vorhin nämlich gesagt, man legiferiere hier mal bis 2030 und schaue dann weiter. Wir wissen schon, was dann wieder geschaut wird; dann sagt man nämlich: Nein, jetzt haben wir 49 Prozent, wir können doch da nicht drunter gehen.

Mit diesen zwei zusätzlichen Gedanken bitte ich Sie hier ebenfalls, mit der Minderheit Knecht die Verfassung zu behüten.

Röstli Albert, Bundesrat: Die Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe will der Bundesrat, wie soeben gesagt wurde,



nur für die Zeit bis 2030 anheben. Ich glaube sehr wohl, dass der Bundesrat dann auch bereit ist, wieder über diesen Punkt zu diskutieren, wo immer auch das dann endet.

So kann neu knapp die Hälfte der Einnahmen in Klimaschutzmassnahmen investiert werden. Es stehen damit zwischen 2025 und 2030 insgesamt die 2,8 Milliarden Franken aus den Erträgen der CO₂-Abgabe, die nicht erhöht werden soll, für die Finanzierung von Fördermassnahmen zur Verfügung.

Sie kennen die Botschaft des Bundesrates. Er hat diese Verfassungsdiskussion transparent dargestellt und darauf aufmerksam gemacht. Die Kommission hatte natürlich in der Beratung auch Anliegen, die bei einzelnen Artikeln genannt werden und zu einem zusätzlichen Mittelbedarf aus diesem Topf führen. Gleichzeitig wollen und dürfen wir die Abgabe pro Tonne CO₂ von 120 Franken nicht erhöhen. Das ist auch ein Grundsatz.

Die Erträge der CO₂-Abgabe kommen unter anderem dem Gebäudeprogramm zugute. Die Teilzweckbindung ist für den Bundesrat hier verfassungsmässig, da die Fördertatbestände die Erreichung des Lenkungsziels, nämlich die Verminderung der CO₂-Emissionen, unterstützen und weil – so die Sicht des Bundesrates – die Teilzweckbindung nur den kleineren Teil des Abgabbeertrages ausmacht. Wie gesagt, wir haben das in der Botschaft transparent dargestellt. Es ist an Ihnen zu entscheiden. Auf der einen Seite haben wir den Bedarf erkannt, auf der anderen Seite wollen wir nicht von der Teilzweckbindung abweichen. Auch das Parlament hat übrigens im Rahmen der Beratung zur Totalrevision bei der Flugticketabgabe eine Teilzweckbindung von 49 Prozent als zulässig erachtet. So viel zur Stellung des Bundesrates.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, hier der Mehrheit zuzustimmen, sodass man die Massnahmen mit der Zielsetzung, wie sie letztlich auch von der Bevölkerung im Klimaschutzgesetz bestätigt wurde, so umsetzen kann.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6048)

Für den Antrag der Minderheit Knecht ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 15 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6049)

Für Annahme der Ausgabe ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

AB 2023 S 912 / BO 2023 E 912

Ziff. I Art. 34

Antrag der Kommission

Abs. 1

... im Winterhalbjahr. Berücksichtigt wird dabei auch die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 34

Proposition de la commission

Al. 1

... les mois d'hiver. A cet égard, le bilan de CO₂ des matériaux de construction utilisés est également pris en considération.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral





Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen zu einer Ergänzung in Artikel 34 Absatz 1. Die Mehrheit der Kommission sowie die Verwaltung halten es aus klimapolitischer Sicht tatsächlich für sinnvoll, die Baumaterialien zu berücksichtigen. Mit der vorgeschlagenen Berücksichtigung im Gebäudeprogramm könnte das CO₂-Gesetz einen Anreiz für den vermehrten Einsatz von CO₂-armen Materialien wie Holz setzen und damit helfen, die grauen Treibhausgasemissionen von Gebäuden zu reduzieren. Die Umsetzung dieser Bestimmung ist eine Herausforderung. Vor der Einführung einer entsprechenden Förderung gilt es, noch einige Abklärungen zu treffen und diese unter anderem mit den Kantonen abzustimmen. Deshalb ist eine Einführung auf 2025 voraussichtlich nicht realistisch.
Der Antrag wurde mit 7 zu 5 Stimmen angenommen.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6050)

Für Annahme der Ausgabe ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. I Art. 34a

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

abis. Erschliessungen indirekt nutzbarer hydrothormaler Ressourcen, wenn eine Nutzung nach Buchstabe a nach der ersten Explorationsbohrung nicht möglich ist;

...

c. neuen Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion ...

d. Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 34a

Proposition de la commission

Al. 1

...

abis. la mise en valeur de ressources hydrothermiques utilisables indirectement si une utilisation au sens de la lettre a devait, après un premier forage exploratoire, se révéler impossible;

...

c. ... dans le réseau, ainsi que l'agrandissement notable des installations existantes;

d. des installations utilisant le solaire thermique pour la chaleur industrielle.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Der Antrag zu Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe abis wurde von der UREK-S zusammen mit der Verwaltung entwickelt. Wenn Projekte zur direkten Nutzung von Geothermie scheitern, dann soll auch die indirekte Nutzung gefördert werden können. Damit soll ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden, Geothermieprojekte zu starten.

Zu Buchstabe c: Durch die Möglichkeit, nicht nur neue Anlagen, sondern auch erhebliche Erweiterungen oder Erneuerungen der Infrastruktur zu fördern, würde die Produktion erneuerbarer Gase gegenüber anderen Technologien gleich behandelt bzw. in einer anderen Gesetzgebung behandelt, in welcher ebenfalls erhebliche Erweiterungen infrage kommen.

Zu Buchstabe d: Die Kommission hält es für angebracht, die Solarthermie ebenfalls zu unterstützen, beschränkt die Förderung aber auf die Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme.



Die Formulierungen bei diesen Artikeln haben in der Kommission einige Diskussionen ausgelöst, bis ein Resultat zustande gekommen ist. Alle Teilbereiche kamen mit einer satten Mehrheit durch.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6051)

Für Annahme der Ausgabe ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. I Art. 35

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

... Energien oder Abwärme ...

Ch. I art. 35

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

... renouvelables ou des rejets thermiques.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier hat die Kommission eine kleine Anpassung vorgenommen. Mit der Formulierung des Bundesrates wird verlangt, dass thermische Netze über Quellen, die mit erneuerbarer Energie und Abwärme gespeist werden, versorgt werden, um eine Risikoabsicherung des Bundes erhalten zu können. Die beiden Voraussetzungen sollen aber nicht kumulativ gelten. Vielmehr soll es ausreichen, wenn die Speisung über eine Quelle aus erneuerbarer Energie oder Abwärme erfolgt. Dieser Antrag zu Artikel 35 Absatz 5 ist einstimmig angenommen worden.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6052)

Für Annahme der Ausgabe ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

AB 2023 S 913 / BO 2023 E 913

Ziff. I Art. 36

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 1 Bst. b

b. der Teil des Ertrags aus der CO₂-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt, der nicht für die Verminderung ...

Abs. 4

Betreiber, die eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, erhalten keinen Anteil aus dem Ertrag der CO₂-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt.

Ch. I art. 36

Proposition de la majorité

Al. 1, 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 1 let. b

b. la part du produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur l'aviation générale qui n'est pas utilisée ...

Al. 4

Aucune part du produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur l'aviation générale n'est versée aux exploitants ayant pris un engagement de réduction.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. I Art. 37a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 37a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Ziff. I Art. 37b

Antrag der Kommission

Titel

Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Abs. 1

Mit den Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge, die nicht für die Zwecke gemäss Artikel 37a verwendet werden, werden direkte und zweckgebundene Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr gefördert.

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt die Voraussetzungen für die Gewährung und die Bemessung der Fördermittel.

Ch. I art. 37b

Proposition de la commission

Titre

Mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation

Al. 1

Les recettes issues de la mise aux enchères des droits d'émission des aéronefs qui ne sont pas utilisées aux fins prévues à l'article 37a permettent d'encourager des mesures directes à affectation obligatoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les conditions d'octroi et le calcul des moyens d'encouragement.

**Ziff. I Art. 37c***Antrag der Kommission**Titel*

Massnahmen zur Vermeidung von Schäden und zur Dekarbonisierung von Anlagen im Emissionshandelssystem

Abs. 1

Die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen werden eingesetzt für:

- a. Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können; und
- b. Massnahmen bei Anlagen nach Artikel 16, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlagen leisten.

Abs. 2

Nicht ausgeschöpfte Mittel dürfen jeweils in den Folgejahren verwendet werden.

Abs. 3

Die Beiträge an die Massnahmen gemäss Absatz 1 betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Abs. 4

Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Gewährung der Fördermittel und deren Bemessung; er berücksichtigt dabei die mögliche Verlagerung von Treibhausgasemissionen ins Ausland.

Ch. I art. 37c*Proposition de la commission**Titre*

Mesures visant à éviter les dommages et à décarboner les installations soumises au SEQE

Al. 1

Les recettes issues de la mise aux enchères des droits d'émission pour installations sont utilisées pour soutenir:

- a. les mesures visant à éviter les dommages causés à des personnes ou à des biens d'une valeur notable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, et
- b. les mesures prises aux installations visées à l'article 16 qui contribuent de manière notable à la décarbonation de celles-ci.

Al. 2

Les moyens non épuisés peuvent être utilisés au cours des années suivantes.

Al. 3

Les contributions aux mesures prévues à l'alinéa 1 se montent au plus à 50 pour cent des coûts imputables.

Al. 4

Le Conseil fédéral règle les conditions d'octroi et le calcul des moyens d'encouragement; il tient compte de la possible fuite de carbone à l'étranger.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Zu diesem Kapitel folgende Vorbemerkung: Im öffentlichen Verkehr will der Bundesrat das Angebot an internationalen Zugverbindungen, einschliesslich Nachtzügen, verbessern. Dazu kann er bis 2030 jährlich 30 Millionen Franken von den Erlösen einsetzen, die bei der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeugbetreiber anfallen; das ist in Artikel 37a festgehalten.

Die UREK-S hat einen weiteren Fördertatbestand eingeführt, welcher aus der Zweckbindung von Erlösen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge finanziert werden soll. Neben den Nachtzügen soll neu auch die Produktion von erneuerbaren, nachhaltigen Flugtreibstoffen unterstützt werden; dies ist in Artikel 37b enthalten.

Auch die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für stationäre Anlagen im Emissionshandelssystem sollen nach dem Willen der UREK-S neu ebenfalls zweckgebunden werden. Zum einen soll die Anpassung an den Klimawandel mit bis zu 25 Millionen Franken pro Jahr gefördert werden. In der Kommission wurde festgehalten, dass damit nebst der klassischen Gefahrenprävention auch weitere Massnahmen unterstützt werden können, zum Beispiel präventive Massnahmen gegen die Hitze in den Städten.

AB 2023 S 914 / BO 2023 E 914

Zum ändern sollen Unternehmen, die am Emissionshandel teilnehmen müssen, finanzielle Unterstützungen für die Umsetzung von Dekarbonisierungsmassnahmen erhalten, die selbst mit dem Preisanreiz aus dem Verkauf von Emissionsrechten nicht wirtschaftlich umsetzbar sind. Für die Verwendung der Erlöse aus der



Versteigerung der Emissionsrechte für stationäre Anlagen hat die Verwaltung in Artikel 37c eine mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung abgestimmte Formulierung vorgeschlagen; Grundlage ist eine gemeinsame Spezialfinanzierung mit Verpflichtungskredit. Das ist der Bundesbeschluss 5 der Vorlage.

Wie viele Mittel schlussendlich aus den Versteigerungserlösen zusammenkommen werden, ist noch offen. Das hängt unter anderem von der in Zukunft zugeteilten kostenlosen Menge an Emissionsrechten sowie von der Preisentwicklung ab. Die Verwaltung schätzt, dass bei den stationären Anlagen und den Flugzeugbetreibern jeweils höchstens 70 Millionen Franken pro Jahr eingehen könnten, wobei die Abweichungen grösser sein könnten.

Diese Ergänzungen in Artikel 37b wurden mit 11 zu 2 Stimmen angenommen, Artikel 37c wurde mit 9 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich kann mich den Ausführungen des Kommissionssprechers vollumfänglich anschliessen. Ich halte gerade die Ergänzung, dass hier Mittel von 25 Millionen Franken zur Anpassung an den Klimawandel zur Verfügung gestellt werden, für einen guten ersten Ansatz. Diese Anpassungsmassnahmen sind ja auch im Klimaschutzgesetz in der Grundlage enthalten. Alleine diese Grundlage ermöglicht uns aber noch keine Umsetzung; es braucht hier auch einen konkreten Tatbestand. Deshalb bin ich froh, dass das hier drin ist, denn diese Mittel für Adaptionismassnahmen werden wir auch benötigen.

Ich empfehle Ihnen, sich hier der Kommission anzuschliessen.

Angenommen – Adopté

Art. 37a

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6053)

Für Annahme der Ausgabe ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 37b

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6054)

Für Annahme der Ausgabe ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 37c

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6055)

Für Annahme der Ausgabe ... 43 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2023 • Neunte Sitzung • 25.09.23 • 15h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session d'automne 2023 • Neuvième séance • 25.09.23 • 15h15 • 22.061



*Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise*

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr
La séance est levée à 19 h 45*

AB 2023 S 915 / BO 2023 E 915

