



22.061

**CO2-Gesetz
für die Zeit nach 2024.
Revision**

**Loi sur le CO2
pour la période postérieure à 2024.
Révision**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

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

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

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

Ziff. I Art. 38

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Titel

... CO2-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Text

Der Ertrag aus der CO2-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt berechnet sich aus den Einnahmen abzüglich der Vollzugskosten.

Ch. I art. 38

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Titre

... le CO2 et de la taxe sur l'aviation générale

Texte

Le produit de la taxe sur le CO2 et de la taxe sur l'aviation générale se compose des recettes, déduction faite des frais d'exécution.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. I Art. 39 Abs. 3bis; 40 Abs. 1 Bst. a; 40b; 40c Abs. 4 Bst. a; 40d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Ch. I art. 39 al. 3bis; 40 al. 1 let. a; 40b; 40c al. 4 let. a; 40d***Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Ziff. I Art. 41***Antrag der Kommission**Abs. 1*

Der Bund kann Aus- und Weiterbildungen, die den Klimaschutz in der Berufstätigkeit zum Gegenstand haben, sowie Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes mit höchstens 5 Millionen Franken pro Jahr fördern. Der Bundesrat regelt ...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 41*Proposition de la commission**Al. 1*

La Confédération peut encourager, à hauteur de 5 millions de francs par an au maximum, les formations et les formations continues qui portent sur la protection du climat dans le cadre de l'activité professionnelle, ainsi que les plateformes et autres travaux d'information dans le domaine de la protection du climat. Le Conseil fédéral règle ...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Der Bund unterstützt und fördert mit dem Klimaprogramm "Bildung und Kommunikation" die Aus- und Weiterbildung von Fach- und Führungskräften in Berufen mit hoher Bedeutung fürs Klima. Finanziert werden diese Arbeiten aus dem Globalbudget. Die Kommission möchte dafür den Plafond erhöhen und 5 Millionen Schweizerfranken dafür einsetzen. Damit sollen zum Beispiel auch Plattformen und die weitere Öffentlichkeitsarbeit für den Klimaschutz gefördert werden.

Für das Erreichen der Ziele im Klimaschutz ist ein möglichst geringer CO₂-Ausstoss in allen Lebensbereichen wichtig. Dafür bedarf es der Unterstützung der Bevölkerung, der Aus- und Weiterbildung, aber vor allem der Kommunikation; gerade Letzterer kommt hier eine grosse Bedeutung zu. Bildungseinrichtungen und Plattformen können als Katalysatoren wirken, um die Ziele zu erreichen. Wichtig ist, dass die Förderung gezielt erfolgt und keine Mittelkonkurrenz zu bestehenden Unterstützungsmassnahmen geschaffen wird.

Bei der Abstimmung über diese Frage obsiegte der Antrag der Kommission mit 5 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ihre Kommission hat entschieden, Ihnen zu beantragen, den Kredit für die Information und Bildung auf höchstens 5 Millionen Franken pro Jahr aufzustocken. Damit sollen weiterhin Kompetenzen in klimarelevanten Berufen gefördert werden. Man muss natürlich sagen, dass diese Problematik bereits heute in vielen Bereichen breit thematisiert wird und sich ein Bewusstsein für diese Thematik entwickelt. Aber ich kann diesem Antrag sehr gut zustimmen.

*Angenommen – Adopté**Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.061/6098)

Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

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



AB 2023 S 1008 / BO 2023 E 1008

Ziff. I Art. 41a*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 41a*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In den nächsten Artikeln ist es mir bzw. der Kommission ein Anliegen, die nötigen Informationen auch zuhanden der Materialien zu geben; ich versuche weiterhin, mich so knapp wie möglich zu fassen.

Bei Artikel 41a geht es um die gezielte Förderung von elektrischen Antriebstechnologien. Mit dieser Intervention will der Bundesrat die Umstellung des ÖV auf Busse mit fossilfreiem Elektro- oder Wasserstoffantrieb beschleunigen. Deshalb ist es vorgesehen, das Steuerprivileg für Dieselbusse im konzessionierten Verkehr ab dem Jahr 2026 aufzuheben, was Artikel 18 Absatz 1bis des Mineralölsteuergesetzes beträfe. Hinzu kommt, dass sich der Bund, befristet bis 2030, mit bis zu 47 Millionen Franken pro Jahr an den Mehrkosten für die Anschaffung von Bussen mit Elektro- oder Wasserstoffantrieben beteiligt; das ist Artikel 41a. Diese Mehrkosten können teilweise mit den Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer aufgefangen werden. Die UREK-S ist dem Bundesrat diesbezüglich gefolgt, was nicht bestritten war.

Zuhanden der Materialien will ich an dieser Stelle ausdrücklich die Schifffahrt erwähnen. In der Schifffahrt ist ein rein elektrischer Antrieb nicht realistisch bzw. nur für Kurzstreckeneinsätze denkbar. Gütertransporte auf Schweizer Binnengewässern führen oftmals Langstreckentransporte hin und zurück mit bis zu 100 Kilometern aus. Wasserstoffantriebe sind für solche Langstreckeneinsätze eher geeignet. Klimafreundliche Antriebstechnologien auf Gewässern können sich deshalb nicht auf elektrische Antriebssysteme beschränken. Der Zweitrat ist dazu angehalten, sich in diesem Bereich nochmals vertieft Gedanken zu einer Lösung zu machen, denn es geht hier nicht nur um die Lex Vierwaldstättersee.

*Angenommen – Adopté**Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.061/6099)

Für Annahme der Ausgabe ... 30 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise***Ziff. I Art. 41b***Antrag der Mehrheit*

Streichen

Antrag der Minderheit

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

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 41b*Proposition de la majorité*

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Zanetti Roberto, Crevoisier Crelier, Mazzone, Müller Damian, Thorens Goumaz)
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Nun geht es um die Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. In der Kommission wurde vielseitig und intensiv über das Thema diskutiert. Bei den Personen- und Lieferwagen leistet die Elektromobilität ja einen sehr bedeutenden Beitrag zur Dekarbonisierung des Sektors. Die Dynamik ist stark, und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen steigt. Für Mieterinnen und Mieter sowie beim Stockwerkeigentum kann das Laden zuhause aber zu einem Hemmnis werden. Mehrparteiengebäude benötigen schon zu Beginn eine kostenintensive Basisinfrastruktur, auch wenn erst ein paar wenige Mieter oder Miteigentümer Fahrzeuge in der Einstellhalle parkieren wollen.

Knapp zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung wohnen in Mietliegenschaften, rund 12 Prozent sind Stockwerkeigentümer. Deshalb erachten der Bundesrat und die Minderheit die Förderung als sinnvoll. Die Mehrheit sieht hier keinen Bedarf, da der Entscheid für ein Elektroauto ein individueller sei. Dieser soll nicht mit öffentlichen Geldern finanziert werden. Die Minderheit unterlag mit 5 zu 7 Stimmen.

Zanetti Roberto (S, SO): Ich bin ein bisschen hin- und hergerissen zwischen einem historischen Ereignis einerseits und den Rederegeln im Ständerat andererseits. Die Minderheit auf Seite 50 ist gekoppelt mit der Minderheit auf Seite 92; das ist irgendein Finanzierungsbeschluss. Einerseits wäre die Minderheit auf Seite 92 die letzte Minderheit beim letzten Geschäft am letzten Arbeitstag der letzten Session meiner letzten Legislatur – also wahrhaftig ein historisches Moment, der an sich nach einem rhetorischen Feuerwerk schreit. Andererseits haben wir unsere Rederegeln. Es gibt drei wichtige Regeln: Sprich nicht nach dem Bundesrat, das ist unanständig; sprich nicht vor dem Apéro, das ist unvernünftig; und sprich nicht nach dem Apéro, das ist ein bisschen gefährlich. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, es ist mein letzter Tag, und ich habe schon an Apéros teilgenommen, (*Heiterkeit*) selbstverständlich mit stillem Wasser.

Nun, ich versuche es kurz zu machen. Der Mehrheitssprecher hat an sich die wesentlichen Sachen schon gesagt. Mir bleiben jetzt die unwesentlichen Sachen. Ein bisschen ist das Ergebnis auch einer unglücklichen Abstimmungskaskade geschuldet. In der Kommissionsdebatte gab es einen Antrag, keine Begrenzung nur auf die "Mehrparteien-" vorzusehen. Mit "Mehrparteien-" sind "mehrere Wohnungen" gemeint, nicht Parteien, die auch im Ständerat nicht existieren. Man wollte da keine Begrenzung auf die Mehrparteiengebäude, sondern auch einfach Wohngebäude mit einschliessen. Ein anderer Antrag wollte das auf Sharing-Unternehmen erweitern. Andere wiederum, die Puristen, haben gesagt, es bestehe kein staatlicher Handlungsbedarf, das müsse jeder selber wissen. Dann hat das eben so eine unglückliche Abstimmungskaskade gegeben, sodass am Schluss Mehrheit und Minderheit auf ein bisschen komische Art zusammengekommen sind.

Nun, bei einem Einfamilienhaus – das hat mein Freund Ruedi Noser uns erklärt – ist es relativ einfach. Wenn ich ein E-Auto kaufe, kann ich irgendeine Maschine, eine Wallbox installieren. Ich könnte sogar mit einer normalen 220-Volt-Dose laden, es dauert einfach ein bisschen länger, aber es würde gehen – ab Dezember habe ich ja genügend Zeit. Deshalb kann man wirklich sagen, dass es ein individueller Entscheid ist.

Wenn Sie aber in einem Mehrfamilienhaus wohnen, wird es ein bisschen schwieriger. Ich möchte eigentlich ein E-Auto kaufen, weiss aber nicht, ob der Vermieter einverstanden ist und ob ich in der Einstellhalle die Ladeinfrastruktur montieren kann. Oder es wird unglaublich teuer, denn es braucht ein Lastmanagement, wie es in der Fachsprache heisst; dass nicht alle gleichzeitig saugen, muss irgendwie mit smarten Installationen bewerkstelligt werden. Das ist komplizierter und teurer, und ich kann ja nicht als einzelner Mieter die Kosten für die ganze Liegenschaft übernehmen. Umgekehrt wird der Vermieter sagen, dass er nicht eine grosse Investition machen will, bloss weil ein Mieter dekarbonisieren will.

Dort würde es wirklich Sinn machen, einen staatlichen Impuls zu geben. Das kann man dann in der Verordnung regeln. Man kann sagen: Je mehr E-Autos angeschlossen sind, desto mehr muss zurückbezahlt werden. Aber das ist technischer Schnickschnack, der dann in der Verordnung geregelt werden kann. Das öffentliche Interesse bezieht sich,

AB 2023 S 1009 / BO 2023 E 1009

abgesehen von der Dekarbonisierung, auf die Entlastung des Netzes. Das ist auch eine hochkomplexe technische Angelegenheit, die ich Ihnen jetzt selbstverständlich erklären könnte, aber mit Blick auf die nachfolgenden Veranstaltungspunkte möchte ich darauf verzichten. Morgen früh würde es Ihnen Ruedi Noser sicher sehr konzis, einfach und perfekt erklären. Jedenfalls entlastet es unser Netz, sonst muss es mit viel Geld ausgebaut werden. Deshalb besteht ein öffentliches Interesse, und deshalb ist es auch unter ordnungspolitisch rigorosen Vorstellungen vertretbar, dass der Staat da ein Zeichen setzt.





Ich will Ihre Geduld nicht strapazieren. Ich weiss, dass man über seinen eigenen Schatten springen muss, um einer Minderheit Zanetti Roberto zuzustimmen. Stimmen Sie also nicht der Minderheit Zanetti Roberto zu, sondern ganz einfach dem Bundesrat. Dann fahren wir gut. Der Bundesrat hat sich bei dieser Angelegenheit wie immer etwas überlegt, und er ist gleicher Meinung wie gelegentlich und hin und wieder die Minderheit. Ich bitte Sie also, dem Bundesrat zuzustimmen und damit diesen Artikel 41b im Gesetz zu belassen. So, und jetzt, Frau Präsidentin, ich sage es mit ein wenig Wehmut: Das war meine letzte Intervention in diesem Rat. Ich war hier immer mit sehr viel Respekt, es war mir immer eine sehr grosse Ehre und fast immer, wirklich fast immer, ein Vergnügen. Ich danke Ihnen für die Geduld, die Sie über all die Jahre – nicht in den letzten zwei Minuten, aber über all die Jahre – gehabt haben. Es ist ein riesiges, wirklich ein riesiges Privileg, Mitglied dieses Rates zu sein. Ich wünsche diesem Rat und seinen Mitgliedern von Herzen alles Gute, und ich mache das alles mit einer Träne im Knopfloch. (*Beifall*)

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Herr Zanetti, wir werden Sie morgen in diesem Saal noch ganz offiziell verabschieden. Ich bereite mich sehr sorgfältig auf die Verabschiedungen vor. Freuen wir uns darauf, und fahren wir jetzt mit der Arbeit weiter. (*Heiterkeit*)

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich mache es weniger euphorisch als mein Kollege Schlitzohr Zanetti, den wir ja so lieben, wie er ist. Ich möchte Sie hier einfach auf zwei, drei Dinge aufmerksam machen. Zuerst einmal, ich glaube, das darf man mit Fug und Recht sagen, reden wir hier nicht über den entscheidendsten Artikel des Gesetzes. Sie dürfen also der Mehrheit oder der Minderheit folgen. Es geht nicht um eine fundamentale Sache. Aber ich möchte trotzdem, dass Sie als Rat verstehen, wozu Sie jetzt hier Ja oder Nein sagen.

Ein erster Punkt ist meiner Ansicht nach: Es geht hier um Steuergelder in der Höhe von 30 Millionen Franken, die wir jährlich ausgeben würden. Jetzt kann man sagen, das sei nicht viel, wir würden ja im Normalfall Milliarden ausgeben. Hier geht es um 30 Millionen Franken. Als ich in den Rat eintrat, waren 30 Millionen Franken noch viel Geld. In den letzten zwanzig Jahren habe ich gelernt, dass es immer weniger geworden ist.

Ein weiterer Punkt: Es stimmt heute einfach nicht mehr, dass das Laden an einer Haussteckdose ein Problem ist. Wir schauen hier ein historisches Problem an. Früher haben die Batterien, wenn man das Ladekabel eingesteckt hat, einfach Strom gesaugt, bis sie geladen waren. Heute gibt es Regelungen. Es gibt Kabel, die sich auf den Bezug von 8 Ampere oder von 10 Ampere beschränken und damit die Sicherheit erhöhen und das Netz entlasten. Das Argument, dass man diese Wallboxen brauche, damit das Netz entlastet werde, ist also ein historisches. Wenn Sie heute mit einem Auto ein Ladekabel kaufen, ist dieses auf einen Bezug von 10 oder 8 Ampere beschränkt, wenn Sie es an die normale Steckdose anhängen. Unsere Hausinstallationen sind auf 10 oder auf 16 Ampere abgesichert. Sie haben also keine Netzprobleme mehr.

Dann ist die Frage: Wie lange geht das Laden? Ich habe mit einer Nacht bzw. sieben Stunden gerechnet. Wenn Sie das Kabel während sieben Stunden anschliessen, heisst das: Sie kommen nachhause, Sie stecken das Kabel ein, Sie ziehen sich um, Sie essen noch etwas, dann gehen Sie ins Bett, schlafen sechs Stunden, stehen auf, duschen, rennen wieder zum Auto und fahren wieder ab. Wenn Sie das Kabel sieben Stunden lang einstecken, haben Sie bei 15 Kilowattstunden, die ein Auto durchschnittlich verbraucht, für 100 oder vielleicht 90 Kilometer geladen. Das heisst, Sie können zuhause jede Nacht mit den normalen Installationen Strom für 70 bis 100 Kilometer Reichweite laden, ohne dass Sie irgendeine spezielle Installation brauchen. Das können Sie also auch in einem Mietshaus machen. Das können Sie machen.

Es stellt sich nun die Frage: Wollen wir mehr Luxus finanzieren? Das können wir machen, wenn wir Lust dazu haben. Wir können mehr Luxus finanzieren, das ist natürlich möglich. Wir könnten Wallbox-Ladestationen finanzieren, die in vier Stunden Strom für eine Reichweite von 200 oder 250 Kilometern laden. Wenn Sie jedem zuhause eine Tankstelle ermöglichen wollen, dann machen Sie bitte – das wäre in diesem Falle mein Vorschlag – keine öffentlichen Ladestationen mehr. Das macht dann keinen Sinn mehr. Die öffentlichen Ladestationen sind nämlich leer, sie sind praktisch unbenutzt. Schauen Sie sich einmal im Sommer an, welche Ladestationen wirklich voll besetzt sind, wenn der Verkehr zur Ferienzeit ein Hoch erreicht. Es gibt sicherlich einzelne Punkte, ja, aber fast nirgends sind sie voll besetzt.

Sie können hier mit Fug und Recht dem Mehrheitsantrag zustimmen, Sie werden nicht viel verändern, oder Sie können der Minderheit Zanetti Roberto zustimmen, dann haben Sie 30 Millionen Franken für einen guten Zweck ausgegeben. Das ist die Situation.

Die Notwendigkeit der Förderung von Ladeinfrastrukturen wie vor zehn Jahren, als die Elektromobilität erst aufkam, ist heute nicht mehr gegeben. Ich gehe mit den Geldern vorsichtig um, ich bin der Ansicht, dass man hier gut mit der Mehrheit stimmen kann.



Schmid Martin (RL, GR): Ich werde keine Ausführungen zur Elektrotechnik machen. Aber für mich persönlich war es auch wichtig, hier mit der Mehrheit zu stimmen, weil ich es als eine Ungleichbehandlung empfinde, dass jemand im Einfamilienhaus das selbst zahlen muss, es aber jemandem, der ein Zweifamilienhaus hat, finanziert wird. Das leuchtet mir persönlich nicht ein. Das ist das erste Argument: Es ist eine Ungleichbehandlung.

Das zweite Argument ist das föderalistische. Diejenigen, die immer sagen, für den Gebäudepark seien die Kantone zuständig, müssten hier ehrlich sein: Es geht um Gebäudeinstallationen, es geht um Versorgung, es sind auch die öffentlichen Elektrizitätswerke tangiert. Das ist das zweite Argument bei diesem Thema.

Drittens muss ich einfach sagen: Die Frage ist, ob es sich um eine öffentliche Aufgabe handelt oder ob das nicht vielmehr privat zu leisten ist. Da habe ich einfach die Auffassung: Das ist privat zu leisten, weil es, wenn zukünftig Wasserstofftankstellen entstehen oder andere Fragen der Betankung mit Energie aufkommen, es auch wieder so sein wird, dass das privat bezahlt werden muss und nicht staatlich finanziert wird.

Das sind meine Argumente, die ich hier einbringe und die zeigen, warum ich glaube, dass es richtig ist, hier mit der Mehrheit zu stimmen und hieraus keine Staats- bzw. Bundesaufgabe zu machen. Das ist nicht notwendig. Wenn man aber die Anreize bei den Mehrfamilienhäusern angehen würde, dann müsste man – wir haben das nur andiskutiert – die Regeln gemäss ZGB vor allem bezüglich des Stockwerkeigentums ändern. Das ist das erste Problem, weil es dort immer Quoren für Beschlüsse braucht. Dann müssten wir bezüglich der Beschlüsse die Bestimmung zu den Quoren ändern, und das hat der Bundesrat nicht gemacht. Dieses Problem löst man also selbst mit der Förderung noch nicht. Wenn man aber über das Mietrecht Investitionen fördern würde, die der Vermieter mit einer angemessenen Rendite abwälzen könnte, dann würden sie sofort gemacht werden. Aber das ist natürlich mietrechtlich eingeschränkt.

Wir sehen also, dass es einige Problempunkte gibt. Am Schluss – wir wussten damals noch nicht, dass Kollege Zanetti jetzt ausscheidet und es sein letztes Votum ist – möchte ich Ihnen hier beliebt machen: Stimmen Sie hier mit uns, also

AB 2023 S 1010 / BO 2023 E 1010

mit der Mehrheit. Aber stimmen Sie dann bei der letzten Abstimmung, beim Finanzierungsbeschluss, symbolisch für den Antrag der Minderheit Zanetti Roberto.

Stark Jakob (V, TG): Ich möchte noch kurz anfügen, auch als Unterstützer der Mehrheit, dass Sie hier wirklich auf den Markt vertrauen können. Sie sehen, wie stark die Nachfrage nach Elektroautos wächst. Die E-Autos werden ihren Siegeszug antreten, hier müssen wir keine Anreize setzen. Wer die Menschen mit E-Autos gewinnen will, wird etwas anbieten. Wenn Sie sehen, dass jetzt grosse Firmen schweizweit Elektrostationen bauen wie Tankstellen – nur sind das jetzt E-Tankstellen –, dann ist klar: Das ist ein grosses Geschäft. Dann schauen Sie sich diesen Gesetzestext an: Den Bau von Ladestationen soll man auf öffentlichen Parkplätzen fördern oder in Betrieben. Wenn Fachkräftemangel ist, muss ich als Betrieb, der möchte, dass die Leute zu mir kommen, doch solche E-Ladestationen anbieten.

Ich möchte Ihnen aber noch etwas anderes sagen: Wir haben jetzt in Artikel 33a die Teilzweckbindung bei einem Drittel festgesetzt. Jetzt fehlt dort Geld. Das ist das Geld, das hier für diese Ladestationen auf 30 Millionen Franken veranschlagt ist. Ich wäre dafür, dass man in der Weiterbearbeitung dieses Gesetzes diese Mittel hier einspart und dann für das Gebäudeprogramm verwendet. Dort haben wir tatsächlich Bedarf, nicht aber hier, hier regelt sich die Geschichte von selbst.

Ich bitte Sie ebenfalls, der Mehrheit zu folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Das war am Schluss ja doch ein flammendes Votum von Herrn Ständerat Zanetti, und er hat es gesagt, der Bundesrat unterstützt hier die Minderheit. Ich würde mich nach diesen Worten darüber freuen, das machen zu dürfen, aber ich kann es auch aus Überzeugung machen.

Man muss es einmal einordnen. Selbstverständlich, Herr Ständerat Noser, alles Geld muss sehr sorgsam ausgegeben werden. Aber ich glaube, mit diesen relativ bescheidenen 30 Millionen Franken können wir wirklich einen ersten Anreiz schaffen, damit Mehrfamilienhäuser ausgerüstet werden. Wir sprechen hier von einer Förderung von etwa 15 000-mal 2000 Franken. Das ist ein kleiner Anreiz, damit in den Mehrfamilienhäusern ein smartes System eingerichtet wird und eben nicht schon eine Wallbox installiert wird, das ist ein Unterschied.

Die Einfamilienhäuser – das wurde jetzt mehrfach richtig gesagt – brauchen keine Förderung. Notfalls kann man dort den normalen Stecker nehmen, oder man installiert eine Wallbox. Es soll eine Gleichbehandlung stattfinden. In einem Mehrfamilienhaus braucht es eben eine Grundinfrastruktur, bevor eine Wallbox eingeschaltet werden kann. Deshalb meine ich schon, Herr Ständerat Schmid, dass hier eine Gleichbehandlung



gegeben wäre. In einem Zweifamilienhaus brauchen Sie auch keine separate Infrastruktur, da stecken Sie den Stecker einfach ein.

Die Idee dahinter ist eben, im Moment etwas zu fördern, hier eine kleine Förderung zu leisten, damit die Schnellladestationen, von welchen es noch zu wenige gibt, etwas entlastet werden. Denn wenn Sie zuhause langsam laden können, brauchen Sie die Schnellladestationen, wenn Sie an der Arbeit sind, nicht. Das wäre hier ein Vorteil. Wir sprechen von etwa 15 000 Gesuchen, die wir da pro Jahr berücksichtigen könnten, multipliziert mit bloss etwa fünf Jahren. Dieses Gesetz ist ja vorerst bis 2030 in Kraft, dann sollte es einen neuen Rahmen geben; ich sage das einfach, damit wir das auch von der Dimension her etwas einordnen.

Dann ist es wichtig zu sagen, Herr Ständerat Stark: Die Förderung wird aus der Mineralölsteuer finanziert und nicht aus der Zweckbindung – das ist vielleicht ein Detail. Die Mineralölsteuer alimentiert einen Teil des NAF. Warum ich das auch mit Überzeugung sage: Die Autobranche leidet im Moment etwas unter dem Druck, dass es zu wenig Strom geben könnte. Deshalb ist der Kauf von Elektrofahrzeugen wieder etwas abgeflacht. Nicht zuletzt deshalb unterstützen gerade auch die Autobranche und die Autoimporteure diese Massnahme hier. Ich würde sie deshalb zulassen und bitte Sie, hier der Minderheit zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6100)

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 10 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Ziff. I Art. 44a; 45 Abs. 2; 48c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 44a; 45 al. 2; 48c

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Antrag der Kommission

Titel

1 0. Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) vom 19. Dezember 1986

Art. 3 Bst. x

x. Angaben über sich, seine Waren, Werke oder Leistungen in Bezug auf die verursachte Klimabelastung macht, die nicht durch objektive und überprüfbare Grundlagen belegt werden können.

*Proposition de la commission**Titre*

1 0. Loi fédérale du 19 décembre 1986 contre la concurrence déloyale

Art. 3 let. x

x. donne des indications sur lui-même, ses marchandises, ses oeuvres ou ses prestations concernant l'impact climatique, qui ne peuvent pas être prouvées sur des bases objectives et vérifiables.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Diese Anpassung in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe x des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) entspricht dem Vorschlag, den die Verwaltung im Prüfbericht 005 gemacht hat. Dort ging es um die Regulierung des freiwilligen Marktes für Emissionsvermindierungen. Weltweit bestehen freiwillige Kohlenstoffmärkte. Diese gilt es in irgendeiner Form zu regulieren, was auch mit dem Übereinkommen von Paris und seiner Umsetzung zusammenhängt. In Glasgow und Sharm el-Sheik wurden zum Teil Entscheide getroffen, die die Kohlenstoffmärkte wieder in den Vordergrund rücken und stärken sollen.

Die Verwaltung kommt im erwähnten Prüfbericht zum Schluss, dass eine zielgerichtete Regulierung sinnvoll sein kann. Damit kann man einen glaubwürdigen und wirksamen Markt sicherstellen. Die Kommission nahm den Weg über das UWG und damit im Grunde über den Konsumentenschutz. Diesen Weg beschreiten beispielsweise auch Frankreich und die EU. Der Bericht sieht weitere Möglichkeiten wie die Berichterstattung von grösseren Unternehmen vor. Auch das setzte die Schweiz mit der Revision des Obligationenrechtes im Jahr 2022 teilweise schon um. Mittels Verordnungsänderung, die auf den 1. Januar 2024 in Kraft treten wird, hat der Bundesrat zusätzliche Präzisierungen vorgenommen. Grosse börsenkotierte Unternehmen müssen sich

AB 2023 S 1011 / BO 2023 E 1011

in ihren Berichterstattungen fortan auch des Themenbereiches Klima und Umwelt im Allgemeinen annehmen. Das ist festgehalten in Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe e, wo ein "wie" fehlt; das war in der Fahne auf Seite 12 bereits dokumentiert. Das haben wir so auch entsprechend festgehalten. Dieser Antrag wurde mit 10 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Sie sehen das, wie bereits erwähnt, hier bei Buchstabe x.

Ettlin Erich (M-E, OW): Erlauben Sie mir hier noch schnell eine Bemerkung. Ich habe keinen Antrag gestellt, aber ich glaube, es ist wichtig, dass wir bezüglich dieses Artikels zur Kenntnis nehmen, dass er in den Bereich der Berichterstattung geht. Der Berichtersteller hat schon erwähnt, dass hier eine Verordnungsänderung stattfindet.

Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Wirtschaftsprüfer und als solcher auch im Public-Affairs-Ausschuss von Expertsuisse, das ist die Vereinigung der Wirtschaftsprüfer.

Wir haben jetzt sehr viele Berichterstattungsthemen auf dem Tisch. Das ist gut. Es ist wichtig, dass man transparent ist – hier geht es auch um Greenwashing –, ich begrüsse das persönlich sehr. Man muss aber aufpassen, dass man diese Regulierung ins Verhältnis zu den gesamten Berichterstattungsmaßnahmen setzt. Mit der Verschärfung im UWG werden nicht nur klare Erwartungen an die Marktteilnehmer formuliert, es bestehen auch scharfe Durchsetzungsinstrumente, darunter sogar Strafbestimmungen. Da kann man sich fragen, ob weiterführende Regulierungen in Spezialerlassen noch notwendig sind. Der Bundesrat sollte das dann auch prüfen. Entscheidend ist auch, dass die neue Regel im Lauterkeitsrecht für alle Marktteilnehmer Rechtssicherheit und Planungssicherheit bietet. In der Umsetzung wird es wichtig sein, sicherzustellen, dass sich Unternehmen auf anerkannte Standards und Branchenvereinbarungen stützen können und damit auch genügend Freiraum besteht, dass sich innovative Lösungen in der Berichterstattung durchsetzen können. Der Zweirat sollte prüfen, ob die Bestimmung hier bereits ausreichend Flexibilität bietet. Die Regelung soll Bemühungen von Unternehmen honorieren, welche sich klar nachhaltig positionieren, und nicht den Boden für missbräuchliche Klagen bereiten. Das ist ein Anliegen.

Ganz zum Schluss noch: Es ist zwingend, dass eine enge Abstimmung mit den entsprechenden Regulierungsansätzen der EU erfolgt. Die grossen, börsennotierten Firmen werden in der EU ab 2025 nach diesen Standards berichterstattungspflichtig, es betrifft die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Wir von der Branche haben die Sorge, dass es dann verschiedene Standards geben wird und dass ein Wirrwarr entstehen könnte.

Orientieren wir uns hier also am international anerkannten Bereich. Die Berichterstattung soll durch diese Buchstaben abgestimmt werden, damit wir hier eine international einheitliche Position haben. Das ist das Anliegen an den Zweirat.

Angenommen – Adopté





Ziff. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier gibt es keine Ergänzungen, da die Kommission vollumfänglich dem Bundesrat gefolgt ist.

Angenommen – Adopté

Ziff. 2 Art. 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis

Streichen

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Müller Damian)

Abs. 1bis

Für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion.

Ch. 2 art. 4

Proposition de la majorité

Al. 1bis

Biffer

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Müller Damian)

Al. 1bis

Pour les véhicules à propulsion électrique ou utilisant des carburants renouvelables, le taux de réduction de la RPLP varie selon la technologie utilisée.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission hat sich bei diesem Kapitel verschiedene Überlegungen gemacht. Einerseits gilt es hier, auch auf die Branche einzugehen, da diese die enormen Investitionen tragen muss. Diese Investitionen müssen sich auch in einer wirtschaftlichen Abschreibung wiederfinden, und die Unternehmen müssen sich auf den Gesetzgeber verlassen können. Andererseits hat sich der Bundesrat dahin gehend geäußert, dass er an der Vorbereitung einer Vernehmlassungsvorlage sei, mit der das Thema Weiterentwicklung der LSVA gesamtheitlich angegangen werde. Deshalb sei es besser, in dieser Vorlage nichts auf Gesetzesstufe zu regulieren. Herr Bundesrat Rösti hielt fest, dass die Befreiung auf Verordnungsstufe noch weiter gehen könne; dies zur Ausgangslage.

Ich gehe nun auf die Fahne ein. Der Bundesrat schlägt vor, dass im Güterverkehr Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 vollständig von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreit sein sollen. Dadurch hätten Transportunternehmen einen Anreiz, auf klimafreundliche Antriebstechnologien zu setzen. Die Mehrheit möchte Artikel 4 Absatz 1bis streichen, da sie vom Vorgehen des Bundesrates mit der Vernehmlassung zur LSVA überzeugt ist. Die Minderheit sieht dies anders. Sie will der Branche Sicherheit geben und bereits eine differenzierte LSVA-Reduktion auf Gesetzesstufe festhalten.

Schmid Martin (RL, GR): Wie Sie sehen, haben wir hier drei Anträge, unter denen wir auswählen können, wenn der Bundesrat an seinem Entwurf festhält.

Der Bundesrat hat vorgeschlagen, dass Fahrzeuge, die elektrisch angetrieben werden, bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit werden. Wir haben in der Kommission lange darüber diskutiert, ob das richtig ist. Dann sind wir zum Schluss gekommen, dass eine vollständige Abgabebefreiung, wie sie der Bundesrat beantragt, nicht im Sinne der Kommission ist, weil letztlich auch LKW die Strassen benutzen. Dass sie vollständig



befreit werden, widerspricht auch dem Gleichbehandlungsansatz. Da waren sich Kommissionsmehrheit und -minderheit einig.

Dann haben wir darüber diskutiert, ob die Befristung bis zum 31. Dezember 2030 richtig ist. Was passiert dann, wenn ein Transportunternehmer im Jahre 2028 vor der Anschaffung von solchen LKW steht? Wir sind schnell zum Schluss gekommen, dass er keine Investitionssicherheit hat, denn er weiss nicht, ob er in Zukunft weiterhin von der LSVA befreit sein wird oder nicht. Die Investitionsanreize für die Umstellung auf mit erneuerbaren Treibstoffen betriebene Fahrzeuge ist damit nicht gegeben. Da waren wir uns einig, dass der Entwurf des Bundesrates eigentlich in jedem Fall ungenügend ist, weil er keine Investitionssicherheit gibt. Die Mehrheit ist dann auf die Option zurückgegangen, am bestehenden Recht festzuhalten, weil das bestehende Recht eher noch dem entspricht, was die Kommissionsmehrheit will.

Die bescheidene Kommissionsminderheit will im Unterschied dazu die Diskussion in den Rat tragen, ob es denn richtig sei, nur elektrische Fahrzeuge zu befreien. Der Kommissionssprecher, Herr Müller, hat darauf hingewiesen, dass wir uns

AB 2023 S 1012 / BO 2023 E 1012

im öffentlichen Verkehr gerade bei den Schiffen und bei den Bussen völlig einig sind, wonach es nicht ausreicht, nur elektrisch betriebene Fahrzeuge zu befreien. Das sind schwere Fahrzeuge. Dort wird es Anwendungstechnologien geben müssen, die eben nicht nur elektrisch funktionieren, damit die Fahrzeuge auch im Passverkehr im Winter eingesetzt werden können. Für schwere Laster wird das nicht genügen. Höchstwahrscheinlich braucht es da Wasserstoff oder andere Lösungen, die es noch gibt. Wir haben es technologieutral formuliert, wir haben geschrieben: "elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen". Wir wissen noch nicht, welche Technologie sich durchsetzen wird. Wir ermöglichen einen Technologiemix.

Wir wollen mit unserem Antrag auch erreichen, dass man klar ins Gesetz schreibt, dass es keine vollständige Befreiung von der LSVA wie beim Antrag der Mehrheit gibt. Die Mehrheit würde dem Bundesrat weiterhin die Kompetenz geben, auch vollständig zu befreien. Das ist aus meiner Sicht nicht richtig.

Das erste Argument für den Antrag der Minderheit ist, dass die Technologieutralität unterstützt wird. Wer das will, muss mit der Minderheit stimmen, weil unser Antrag technologieutral ist. Es dürfen einfach keine fossilen Brennstoffe benutzt werden, sonst gibt es keine Befreiung von der LSVA. Das Ziel des CO₂-Gesetzes ist es ja, fossile Brennstoffe zu substituieren, und nicht, dass nur elektrisch betrieben wird.

Das zweite Argument ist, dass es mit dem Antrag der Minderheit nur eine anteilmässige Reduktion bzw. Befreiung von der LSVA gibt, während gemäss bisherigem Recht eine vollständige Befreiung möglich ist. Der Entwurf des Bundesrates sieht eben auch eine vollständige Befreiung vor.

Ich glaube, in diesem Bereich muss der Zweitrat, unabhängig davon, wie wir es regulieren, so oder so nochmals über die Bücher gehen.

Das Argument der Investitionssicherheit ist gerade im Bereich der LKW sehr wichtig, denn investiert wird in eine Flotte, die während etwa acht Jahren benutzt wird. Wir sollten die Rahmenbedingungen jetzt setzen, damit diese Transformation geschieht.

Ich möchte das erreichen, und deshalb bitte ich Sie hier, mit meiner Minderheit zu stimmen.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich möchte nur in Ergänzung zu meinem Vorredner sprechen, und zwar im Sinne meiner Interessenbindung als Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands. Dieses Thema wurde hier in diesem Rat und auch in unserem Schwesterrat schon einmal intensiv diskutiert. Namentlich wurde nach der Diskussion ein Vorstoss angenommen, der klar festgehalten hat, dass das Gesetz technologieutral sein soll. Weswegen? Weil es eben ein Anliegen der Branche ist, dass man technologieoffen reguliert.

Wichtig ist ja die Zielerreichung. Das Ziel ist, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, aber nicht, eine Technologie festzuschreiben oder gewisse Technologien gegenüber anderen zu bevorzugen. Denn wir wissen in der Branche noch immer nicht genau, wohin die Reise technologisch gehen wird. Man weiss, dass im Bereich der Reduktion von CO₂ sehr viel Innovation stattfindet. Das sind Antriebe mit Batterien und solche mit Wasserstoff, aber auch andere Möglichkeiten stehen offen. Solange man nicht genau weiss, wohin die Reise geht, wäre es falsch, wenn der Gesetzgeber hier schon einen Vorentscheid fällen würde.

Wir wissen es alle: Die technologischen Entwicklungen finden in diesem Bereich nicht in der Schweiz statt, sondern sie finden andernorts statt, natürlich unter anderem in Deutschland, aber auch in anderen Ländern. Insofern ist es wichtig, dass wir hier technologieutral legislieren, so wie es dieses Parlament schon einmal festgelegt hat. In diesem Sinne bin ich etwas überrascht, dass der Bundesrat den damaligen Beschluss einfach in den Wind geschlagen hat. Ich bitte daher darum, den Beschluss nicht wieder rückgängig zu machen. Denn



sowohl dieser Rat wie auch unser Schwesterrat haben diesen Beschluss aus guten Gründen gefasst. In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung der Minderheit.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat hatte hier beantragt, dass Elektro- und Wasserstofflastwagen im Güterverkehr – Wasserstofflastwagen sind hier inbegriffen, das ist mir schon noch wichtig – bis 2030 vollständig von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) befreit werden sollen. Nicht befreit würden Fahrzeuge mit synthetischen Treibstoffen. Von daher ist es richtig, wenn Sie sagen, dass der Entwurf des Bundesrates nicht ganz technologieneutral ist. Nur brauchen synthetische Treibstoffe die gleichen Motoren, und es gibt keine höheren Preise – dieser Logik folgte der Bundesrat.

Wir haben nach den Diskussionen allerdings auch festgestellt, dass man damit Planungssicherheit auf den 31. März 2030 geben wollte. Wir anerkennen aber, dass natürlich dann Lastwagen, die, sagen wir, 2025 gekauft werden, bis nach 2030 abgeschrieben werden. Das sind sieben bis acht Jahre. Hier würde der Anreiz fehlen, überhaupt noch umzustellen. Deshalb möchte ich hier darauf verzichten, am Entwurf des Bundesrates festzuhalten, da der Antrag der Mehrheit eindeutig mehr Flexibilität bietet. Das heisst, wenn Sie den Antrag der Mehrheit auf Streichen dieses Artikels unterstützen, würden wir die Befreiung einfach weiterhin auf Verordnungsbasis regeln. Diese Frage würden wir aber dann im Rahmen der Revision der LSVA klären, die ja angekündigt ist, zu der wir schon erste Überlegungen angestellt haben und zu der die Arbeiten laufen. Im Rahmen der LSVA-Revision wird es dann auch verschiedene Anträge oder Ideen geben, wie man die Wettbewerbsfähigkeit sehr differenziert sicherstellen könnte.

Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, hier dem Antrag der Mehrheit auf Streichen des ursprünglichen Bundesratsentwurfes zuzustimmen. Das würde dann bedeuten, dass wir die Befreiung fortführen, bis wir über die Revision der LSVA eine adäquate Lösung gefunden haben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6101)

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. 3 Art. 52 Abs. 3

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Zanetti Roberto)

... unverhältnismässig ist. Zudem dürfen Fördergelder nur ausbezahlt werden, wenn den Mietenden für die Sanierungsarbeiten nicht gekündigt wird.

Ch. 3 art. 52 al. 3

Proposition de la minorité

(Mazzone, Crevoisier Crelier, Zanetti Roberto)

... est disproportionnée. En outre, les subventions ne doivent pas être versées si le contrat du locataire est résilié en raison des travaux d'assainissement.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir noch eine Vorbemerkung zu Artikel 52. Die UREK-S hat sich bei den verschiedenen Diskussionen, die der Gesetzgebungsprozess herbeigeführt hat, auch mit dem Mieterschutz beschäftigt. Die Minderheit Mazzone will bei Artikel 52 Absatz 3 ergänzen, dass Fördergelder nur ausbezahlt werden, wenn den Mietenden für die Sanierungsarbeiten nicht gekündigt wird. Die Mehrheit wollte das nicht, da sie der Meinung ist, dass diese zusätzliche Regelung eine hohe Hürde für Gebäudesanierungen von Mehrfamilienhäusern schaffen würde, was den Zielen der Energie- und Klimapolitik entgegenwirkt.

Mazzone Lisa (G, GE): C'est aussi ma dernière prise de parole de la législature, mais j'appelle les Genevoises et les Genevois à ce que cela ne soit pas la dernière dans ce conseil. Je les appelle aussi à ne pas me juger sur cette prise de parole et sur son succès, parce que je ne me fais pas d'illusion quant au résultat de ma proposition de minorité.

Cela étant, le fonds qui permet la rénovation des bâtiments est en partie payé par les locataires, par le biais de la taxe



CO₂, comme vous le savez. Aujourd'hui, il est prévu dans l'ordonnance sur le bail à loyer et le bail à ferme d'habitations et de locaux commerciaux que, si les locataires restent dans leur logement, les subventions doivent être déduites des coûts supplémentaires engendrés pour réduire l'augmentation de loyer. Evidemment, quand on fait une rénovation ou un assainissement énergétiques, il y a un gain de qualité. On peut donc le reporter en partie sur le loyer, mais, lorsque les locataires restent, il y a la déduction de la partie qui a été subventionnée, ce qui crée une action plus juste pour les locataires.

Le problème est qu'il arrive que les bailleurs, lorsqu'ils effectuent ces travaux, en profitent pour mettre les locataires en congé et, ensuite, augmenter le prix du logement loué. Cette proposition de minorité vise à protéger les locataires contre un usage abusif des travaux d'assainissement. La crainte d'une hausse des loyers est souvent exploitée par les opposantes et opposants aux mesures climatiques pour, justement, s'y opposer. C'est donc important pour l'acceptation des mesures qu'elles aient un impact social positif. Pour cette raison, je vous propose cette protection, à savoir que l'obtention d'argent grâce au soutien de la Confédération par le programme Bâtiments ne doit pas être une raison pour mettre en congé des locataires.

Dans les exemples des cantons de Bâle-Ville et de Genève, cités en commission, de tels dispositifs, plus poussés, existent et sont en place. On a entendu en commission que le taux de rénovation était plus bas, et que cela s'expliquait à cause de ces exemples. Je pense que c'est méconnaître la complexité et la diversité de la situation genevoise. Il faut surtout analyser ces chiffres avec un oeil sur la particularité de Bâle-Ville et de Genève, à savoir d'avoir un parc de bâtiments urbains très développés, ce qui pose un problème supplémentaire et particulier pour les assainissements. Ce caractère urbain crée cette difficulté, mais on ne peut certainement pas le mettre sur le compte de cette disposition.

Enfin, la question était de savoir si cette disposition doit se trouver dans le droit du bail ou dans la loi sur l'énergie, au titre des subventions. Je pense que cela fait sens que cette disposition se trouve à cet endroit, parce que c'est une condition à la subvention. Il n'y a donc pas de raison que cela figure dans le droit du bail. C'est pour cette raison que je vous la propose dans ce cadre-là, puisqu'il était notamment question d'augmenter la part de la taxe CO₂ qui est attribuée au programme Bâtiments. Je pense que cela s'inscrit dans une meilleure acceptation sociale des mesures climatiques.

Sommaruga Carlo (S, GE): En appui à ce qui a été dit par Mme Mazzone, je voudrais simplement attirer votre attention sur le fait que de grands investisseurs en Suisse – qui ont des immeubles à Zurich, à Bâle, à Berne ou à Genève, comme Swisslife – réussissent à rénover l'intégralité de leurs bâtiments, quel que soit le canton et quelles que soient les procédures cantonales en place; cela simplement pour démentir l'idée que cela ne serait pas possible de le faire à Bâle ou à Genève. Simplement, à Genève, en raison des dispositions de la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation, les rénovations ne sont souvent pas faites de manière immédiate, complètement, mais elles sont faites par tranches, justement pour éviter les résiliations de bail. C'est dans les comptabilisations que cela apparaît différemment.

Je vous invite vivement à suivre la minorité Mazzone, dans la mesure où sa proposition est extrêmement importante pour éviter que l'on abuse de résiliations injustifiées.

Fässler Daniel (M-E, AI): Ganz kurz: Wir sollten solche mietrechtlichen Themen nicht im CO₂-Gesetz beraten.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich möchte das vorhin Gesagte unterstützen. Wenn man eine politische Zielsetzung hat, sollte man diese nicht mit einer ganz anderen Zielsetzung verbinden. Sonst schwächt dies die eigentliche Zielsetzung. Ich würde sagen, hier passiert das.

Ich bitte Sie namens des Bundesrates, den Antrag der Minderheit Mazzone abzulehnen. Wir befürchten, dass Gebäudesanierungen von Mehrfamilienhäusern, die wir mit Blick auf die Dekarbonisierung eigentlich fördern wollen, so massiv gebremst werden und dann einfach nichts oder zu wenig getan wird. Selbstverständlich können wir die Vermietenden darauf hinweisen, dass man Heizsysteme durchaus auch während einer laufenden Miete ersetzen kann. Dieser Hinweis ist ohne gesetzliche Regelung machbar. Aber auf den Änderungsantrag bitte ich zu verzichten.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6102)

Für den Antrag der Minderheit Mazzone ... 9 Stimmen

Dagegen ... 27 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Ziff. 3 Art. 53 Abs. 2, 2bis, 3 Bst. a

Antrag der Kommission

Streichen

Ch. 3 art. 53 al. 2, 2bis, 3 let. a

Proposition de la commission

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich werde gleich zum gesamten Artikel 53 sprechen, weil wir jetzt langsam in die Zielgerade kommen. Die UREK-S hat die Änderungen des Bundesrates in Artikel 53 des Energiegesetzes gestrichen. Das erachten wir als konsequent, denn diese Änderungen sind mit dem Klima- und Innovationsgesetz verabschiedet worden und sollen schon auf den 1. Januar 2024 in Kraft gesetzt werden. Es gibt keinen anderslautenden Antrag; dies zuhanden der Materialien.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 103b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 103b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission folgt hier, diesmal vollumfänglich, dem Bundesrat.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6103)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 5; 6; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 5; 6; ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/6104)

Für Annahme des Entwurfes ... 34 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)



AB 2023 S 1014 / BO 2023 E 1014

2. Bundesbeschluss über die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien 2025–2030
2. Arrêté fédéral sur l'encouragement des technologies de propulsion électrique pendant les années 2025–2030

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6105)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/6106)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025–2030

3. Arrêté fédéral sur l'encouragement des énergies renouvelables pendant les années 2025–2030

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6107)
Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/6108)
Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Flugtreibstoffen 2025–2029

4. Arrêté fédéral sur l'encouragement des carburants d'aviation renouvelables pendant les années 2025–2029

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6109)
Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/6110)
Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)



5. Bundesbeschluss über die Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene 2025–2030

5. Arrêté fédéral sur l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs pendant les années 2025–2030

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag der Kommission

Bundesbeschluss ... auf der Schiene, von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr und Massnahmen zur Vermeidung von Schäden und zur Dekarbonisierung von Anlagen im Emissionshandelssystem 2025–2030

Titre

Proposition de la commission

Arrêté fédéral ... de voyageurs, des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation et des mesures visant à éviter les dommages et à décarboner les installations soumises au système d'échange de quotas d'émission pendant les années 2025 à 2030

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

... einschliesslich Nachtzügen, und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr in den Jahren 2025–2030 (Art. 37a und 37b CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011) wird ein Verpflichtungskredit von 420 Millionen Franken bewilligt.

Abs. 2

... so beträgt der Verpflichtungskredit 350 Millionen Franken.

AB 2023 S 1015 / BO 2023 E 1015

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Un crédit d'engagement de 420 millions de francs est alloué au financement de l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, y compris des trains de nuit, et des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation pendant les années 2025 à 2030 (art. 37a et art. 37b de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂).

Al. 2

... le crédit d'engagement est de 350 millions de francs.

Wicki Hans (RL, NW): Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zuhanden der Materialien, und zwar zum fünften Bundesbeschluss, aber auch rückblickend zu Artikel 37c des CO₂-Gesetzes.

Ich erachte den Antrag der Kommission, die Einnahmen aus den Versteigerungen der Emissionsrechte für die energieintensiven Unternehmen zweckzubinden, durchaus als begrüssens- und unterstützenswert. Ich möchte aber nach wiederholten Gesprächen mit betroffenen Unternehmen auch klar festhalten und darlegen, dass dies kein Ersatz für einen Grenzausgleichsmechanismus ist, wie ihn die EU parallel zum Auslaufen der Zuteilung von Gratiszertifikaten für ihre energieintensiven Unternehmen richtigerweise eingeführt hat und wie ihn in der Schweiz beispielsweise die parlamentarische Initiative Ryser 21.432, "Grundlagen für ein CO₂-Grenzausgleichssystem schaffen", fordert.

In der Bauwirtschaft, und ich sage das auch in meiner Funktion als Präsident von Bauen Schweiz, ist die sichere Versorgung mit hochwertigen Baumaterialien unabdingbar. Dazu gehört auch, dass jene Bauprodukte, die in der Schweiz derzeit produziert werden, wie Stahl und Zement, auch weiterhin hier produziert werden können. Diese energieintensiven Firmen sind auf Investitionssicherheit angewiesen, sie benötigen auch mittelfristig gleich lange Spiesse. Mit einem solchen Fonds, wie er von der UREK jetzt vorgeschlagen wurde, erhalten





diese Firmen zwar wichtige Anschubfinanzierungen, Investitionssicherheit bietet dieser Fonds jedoch nicht. Erlauben Sie mir ein Beispiel: Ist die Zementindustrie dekarbonisiert, also emittiert sie aufgrund installierter CO₂-Abscheideanlagen keine CO₂-Emissionen mehr, so muss sie keine Emissionsrechte mehr kaufen. Der Fonds ist also folglich leer, die Schweizer Unternehmung hat jedoch immer noch deutlich höhere Betriebskosten zu tragen als beispielsweise ausländische, etwa türkische oder algerische Konkurrenten, die keine internalisierten CO₂-Kosten zu tragen haben.

Die Zementindustrie geht derzeit davon aus, dass sich die Zementproduktionskosten nur schon durch den Wegfall der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte bis 2034 mehr als verdoppeln werden. Die Klimakosten würden mehr als 60 Prozent der Produktionskosten betragen. Sie können sich vorstellen, dass es nicht ganz einfach ist, konkurrenzfähig zu produzieren gegenüber Unternehmen aus dem Ausland, die solche Kosten nicht haben. Wenn wir also osteuropäischen Stahl oder türkischen Zement importieren, bei welchem die CO₂-Kosten nicht eingepreist sind, der also ohne Ausgleichsmechanismus ist, gefährden wir die produzierenden Unternehmen der Basisindustrie in der Schweiz akut.

Erlauben Sie mir, zusätzlich zwei weitere kritische Punkte zu erwähnen. Erstens sind die für diesen Fonds reservierten vorgesehenen Mittel, wie das heute von uns diskutierte CO₂-Gesetz, lediglich bis 2030 befristet. Die kostenlosen Emissionsrechte fallen aber wie erwähnt bis 2034 komplett weg. Damit wird klar, dass dieses willkommene Instrument nur für eine Anschubfinanzierung dienen und es kein langfristiges Instrument sein kann.

Zweitens sollen gemäss Antrag der Kommission 420 Millionen Franken für die Jahre 2025 bis 2030 vorgesehen werden. Neben den durchaus sinnvollerweise zu ergreifenden Massnahmen für die Vermeidung von Klimaschäden verbleiben für die betroffenen Unternehmen nur rund 45 Millionen Franken jährlich. Dazu können Sie Artikel 37c Absatz 1 Buchstabe a vergleichen. Dieser Betrag ist für die entsprechenden Unternehmen zu knapp bemessen: CO₂-Abscheideanlagen mit allen notwendigen Anpassungen an den bestehenden Anlagen kosten aus heutiger Sicht mehrere hundert Millionen Franken pro Werk. Mit zwei Stahlwerken, sechs Zementwerken und weiteren Chemieunternehmen ist dieser Betrag folglich keineswegs ausreichend, um die Kostenasymmetrie zwischen der Schweiz und Unternehmen, die nicht im Emissionshandel sind, auszugleichen.

Die Höhe des vorgesehenen Verpflichtungskredits beruht offenbar auf den geschätzten Versteigerungserlösen der Emissionsrechte; vergleichen Sie dazu auch das entsprechende Votum des Kommissionsprechers, Damian Müller. Im Fall von höheren Einnahmen aus dem Verkauf der Emissionsrechte muss der Verpflichtungskredit folglich entsprechend erhöht werden, damit die Mittel vollumfänglich diesen beiden Zwecken zugutekommen. Alternativ wäre für die betroffene Unternehmung ein System im Sinne von "carbon contracts for difference" oder der früher in der Schweiz im Rahmen der Fotovoltaik erprobten kostendeckenden Einspeisevergütung zu prüfen. Ziel muss es sein, langfristige Investitionssicherheit für energieintensive Unternehmen zu schaffen.

Ich möchte Sie deshalb einerseits bitten, den Antrag der Kommission anzunehmen. Andererseits möchte ich aber zuhause der vorberatenden Kommission des Nationalrates bereits festhalten, dass diese Problematik gelöst wird und die entsprechenden, vorgängig erwähnten Vorstösse auch umgesetzt werden.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6111)

Für Annahme der Ausgabe ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 1a

Antrag der Kommission

Abs. 1

Für die Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Schäden und zur Dekarbonisierung von Anlagen im Emissionshandelssystem in den Jahren 2025–2030 (Art. 37c CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011) wird ein Verpflichtungskredit von 420 Millionen Franken bewilligt.





Abs. 2

Tritt die Änderung vom ... des CO₂-Gesetzes erst auf den 1. Januar 2026 in Kraft, so beträgt der Verpflichtungskredit 350 Millionen Franken.

Art. 1a

Proposition de la commission

Al. 1

Un crédit d'engagement de 420 millions de francs est alloué au financement de l'encouragement des mesures visant à éviter les dommages et à décarboner les installations soumises au système d'échange de quotas d'émission pendant les années 2025 à 2030 (art. 37c de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂).

Al. 2

Si la modification du ... de la loi sur le CO₂ n'entre en vigueur qu'au 1er janvier 2026, le crédit d'engagement est de 350 millions de francs.

Angenommen – Adopté

AB 2023 S 1016 / BO 2023 E 1016

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6112)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/6113)

Für Annahme des Entwurfes ... 38 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

6. Bundesbeschluss über die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge 2025–2030

6. Arrêté fédéral sur l'encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques pendant les années 2025–2030

Antrag der Mehrheit

Nichteintreten

Antrag der Minderheit

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

Eintreten

Proposition de la majorité

Ne pas entrer en matière





Proposition de la minorité

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

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Der Entscheid über Eintreten auf Vorlage 6 ist bereits bei Artikel 41b Absatz 1 von Vorlage 1 erfolgt. Der Antrag der Minderheit Zanetti Roberto wurde dort abgelehnt, wodurch der Rat auch auf Vorlage 6 nicht eingetreten ist.

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Ich gebe dem Berichterstatter für die drei Petitionen das Wort.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Unsere Kommission hat die drei Petitionen, die auf der Seite 93 der Fahne aufgeführt sind, zur Kenntnis genommen.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Kommission hat im Rahmen ihrer Beratung auch von den Petitionen 21.2055, 22.2006 und 23.2029 Kenntnis genommen und sie gemäss Artikel 126 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes behandelt.