



22.061

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

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.23 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.23 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.23 (FORTSETZUNG - SUITE)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir führen eine gemeinsame Eintretensdebatte über die Vorlagen 1 bis 5.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Das Schweizer Stimmvolk hat am 13. Juni 2021 die vom Parlament ausgearbeitete Revision des CO2-Gesetzes abgelehnt. Angenommen hat das Volk hingegen das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (Klima- und Innovationsgesetz), dies in der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023. Aus diesen beiden Volksverdicten ergibt sich für die zukünftige Klimapolitik der Schweiz eigentlich bereits sowohl der Handlungsbedarf wie auch die Wegweisung, in welche Richtung es weitergehen soll.

Der Bundesrat hat dem Parlament im Wissen um das Fallieren der letzten Revision eine CO2-Gesetz-Revision vorgelegt, welche man insofern als schlank bezeichnen darf, als sie kaum neue Instrumente einfügt, sondern die bestehenden weiterführt. Dazu gehören CO2-Flottenziele für die Fahrzeugimporteure, die Verpflichtung zur Teilnahme am Emissionshandelssystem für die Betreiber von Grossanlagen sowie die CO2-Abgabe und deren Rückerstattung bei Eingehen einer Verminderungsverpflichtung. Vom Bundesrat neu vorgesehen sind eine Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe und eine Beimischquote von erneuerbaren Flugtreibstoffen. Ihre Kommission hat als einziges neues Instrument zusätzlich noch eine Privatjetabgabe eingefügt.

Ihre Kommission beriet das CO2-Gesetz bereits im Wissen um das Abstimmungsresultat zum Klima- und Innovationsgesetz. Entsprechend konnte die Kommission im Zweckartikel auch bereits umschreiben, dass dieses Gesetz der Umsetzung des Klima- und Innovationsgesetzes dient. Zusätzlich zur Referenz auf das Klima- und Innovationsgesetz umschreibt das Gesetz das Reduktionsziel, welches in der Etappe ab 2024 mit Blick auf netto null angegangen werden soll, nämlich die Halbierung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Referenzjahr 1990.

Neben der Umsetzung des Klima- und Innovationsgesetzes hatte die Beratung in der Kommission das Ziel, eine Regelungslücke zu verhindern. Eine solche würde nämlich entstehen, wenn vor dem 1. Januar 2025 weder ein Anschlussgesetz noch eine Überbrückungsvorlage in Kraft treten würde. Die Folgen wären insbesondere für die Wirtschaft einschneidend. Es wäre beispielsweise keine gesetzliche Grundlage mehr vorhanden für die Abgabebefreiung dank Verminderungsverpflichtung. Die Kommission hat sich bewusst dazu entschieden, nicht eine separate Überbrückungsvorlage zu zimmern, sondern mit verlängerten Sitzungen unter Hochdruck den Entwurf des Ständerates durchzubearbeiten, masszuhalten bei den anzustrebenden Änderungen und Rücksicht zu nehmen auf die Referendumsfähigkeit des Gesetzes.

So präsentieren wir Ihnen nun also eine Vorlage, die nach wie vor als schlank bezeichnet werden kann und die trotzdem dem ambitionierten Ziel der Halbierung des Treibhausgasausstosses bis 2030 entspricht. Entsprechend wurde in der Kommission weniger über das Abgabemaximum und die Höhe der Teilzweckbindung gestritten – beides wurde beim Status quo belassen – als über Details der anderen Instrumente und über die





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



Verwendung der Teilzweckbindung beraten. Die Resultate dieser Diskussionen präsentiere ich Ihnen dann in den nachfolgenden Beratungen der verschiedenen Blöcke.

Zur CO₂-Abgabe ist zu ergänzen, dass die Kommission sich das Ziel gesetzt hat, die Rückverteilung der Lenkungsabgabe an die Bevölkerung sichtbar zu machen. Sie hat deshalb zusätzlich zur Verabschiedung dieses Gesetzes das Postulat 23.4334, "CO₂-Abgabe direkt an Haushalte rückverteilen", angenommen. Dieses Postulat wird noch nicht in dieser Session behandelt, es sei Ihnen aber jetzt schon zur Annahme empfohlen.

Den durchberatenden und, wie gesagt, in den Grundzügen vom Ständerat übernommenen Entwurf hat die Kommission mit 18 zu 7 Stimmen angenommen. Es liegt kein Antrag auf Nichteintreten vor.

Im Namen der Kommission beantrage ich Ihnen, auf den Gesetzentwurf einzutreten.

AB 2023 N 2488 / BO 2023 N 2488

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie de notre conseil s'est réunie les 9 et 10 octobre derniers à Charmey, dans le canton de Fribourg. Elle a décidé, à l'unanimité, de faire en sorte de traiter l'objet 22.061 lors de la session d'hiver. L'objet a ensuite été agendé à la séance des 6, 7 et 8 novembre. Les séances de réserve des 22, 23 et 24 novembre n'ont pas été nécessaires. L'objectif a été atteint, puisque nous débattons maintenant de la loi sur le CO₂. Les séances des 6, 7 et 8 novembre ont été consacrées à la discussion par article. Nous aurons l'occasion de débattre de l'entière des minorités à travers les trois blocs prévus.

La commission a atteint son objectif en permettant à notre conseil de traiter à temps ce projet afin d'éviter une lacune réglementaire à partir de 2025. Il s'agit donc d'une loi qui couvre la période de 2025 à 2030. Dans les grandes lignes, la CEATE-N s'est insérée dans le cadre général du projet du Conseil fédéral relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période de 2025 à 2030. Mais elle a aussi complété la loi sur plusieurs aspects sur lesquels nous reviendrons en détail, notamment pour ce qui concerne l'aviation, la place financière et l'alignement aux normes de l'Union européenne. Nous aurons l'occasion, à travers les différentes minorités, de revenir en détail sur chacune de ces propositions. Elle a donc complété la version sortie des débats au Conseil des Etats. En tout, 24 propositions de minorité ont été déposées. Quatre propositions individuelles ont également été déposées, mais la commission ne les a naturellement pas étudiées et ne s'exprimera donc pas sur ces dernières.

De manière générale, la loi inscrit l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de la Suisse de moitié par rapport à 1990, pour la période 2025 à 2030. Le projet continue à mettre en oeuvre les instruments actuels et tente de mieux utiliser les recettes des taxes et des sanctions pour la protection du climat, sans pour autant augmenter la taxe CO₂ sur les combustibles.

Il faut dire que le projet de révision de la loi sur le CO₂ du Conseil fédéral a été élaboré aussitôt après la votation sur la dernière révision de la loi sur le CO₂, qui avait été rejetée de justesse, en 2021. La nouvelle version tient compte et tire des enseignements de cet échec, de manière à recueillir, cette fois-ci, une nette majorité, parce qu'on ne peut plus se permettre d'échec sur cette question-là. On doit absolument avancer et la majorité de la commission est de cet avis.

Le message du Conseil fédéral est toutefois assez clair. Il sera difficile de mettre en oeuvre la loi sur le climat que nous avons acceptée très largement en juin dernier. Cette loi définit les objectifs en matière de protection du climat en tant que loi d'objectif.

La loi sur le CO₂ est une loi de mise en oeuvre. Elle sert donc à atteindre le plus possible les objectifs que nous nous sommes fixés en acceptant la loi sur le climat en juin dernier. La loi sur le CO₂, en tant que loi de mesures, règle les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs. Les adaptations apportées par la CEATE-N permettent de tendre davantage vers ces objectifs. La majorité de la commission est de cet avis et veut ainsi rendre le projet le plus compatible possible avec la loi sur climat que nous avons votée et que le peuple a acceptée.

Il était important pour la commission d'avancer vite, mais de prendre toute la mesure des enjeux, pour se doter rapidement d'une nouvelle version de la loi qui s'applique jusqu'en 2030, en ayant très clairement en tête l'importance de travailler rapidement aussi sur le prochain projet de loi, qui entrera en vigueur à partir de 2030, de manière à atteindre le plus clairement possible les objectifs fixés par la loi sur le climat et l'innovation. Il était important aussi de tirer les enseignements de la dernière version de la loi sur le CO₂: la majorité de la commission estime que ce travail a été fait lors des trois jours de séance de commission en novembre dernier. Nous avons là un bon compromis. L'entrée en matière n'a pas été contestée. Ce compromis mérite vraiment que l'on avance sur ces questions, sur une période qui est limitée de 2025 à 2030.

La majorité de la commission vous propose donc d'entrer en matière. Le détail des minorités sera traité à





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



travers les trois blocs.

Suter Gabriela (S, AG): Unser Ziel ist klar: netto null bis 2050. Dazu haben die Stimmberechtigten am 18. Juni 2023 deutlich Ja gesagt. Sie haben aber nicht nur das getan, sondern sie haben auch klar definierte Verminderungsziele ins neue Klima- und Innovationsgesetz geschrieben, und zwar in den Sektoren Gebäude, Verkehr und Industrie.

Jetzt geht es darum, diesen Worten Taten folgen zu lassen. Zweck des revidierten CO₂-Gesetzes ist es, die Ziele umzusetzen, die im Klima- und Innovationsgesetz verankert sind. Konkret geht es darum, Massnahmen zu ergreifen, damit die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 halbiert werden können. Handeln ist nach den Erkenntnissen der Wissenschaft dringend nötig. Eine Erderwärmung von über zwei Grad würde bedeuten, dass weite Teile der Erde nicht mehr bewohnbar sein würden. Es ist unsere Pflicht und Verantwortung, die natürlichen Lebensgrundlagen für die kommenden Generationen zu sichern. Schon jetzt lebt fast die Hälfte der Menschheit in Gefahrenzonen. Viele Ökosysteme sind längst an dem Punkt, an dem es kein Zurück mehr gibt. Hunderte Millionen Menschen werden in die Flucht getrieben, wenn es nicht gelingt, dass alle Länder – alle Länder! – bis 2050 klimaneutral sind.

Handeln ist nicht nur dringend nötig, sondern auch sinnvoll und wird sich auszahlen. Mit diesem Gesetz tragen wir dazu bei, unsere Heimat, unsere Gletscher zu schützen. Mit diesem Gesetz reduzieren wir unsere Auslandabhängigkeit, weil wir schrittweise von den fossilen Energien wegkommen. Ich erinnere daran: Jedes einzelne Land auf dieser Welt, auch die kleine Schweiz, muss bis 2050 netto null erreichen. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Emissionen nicht einfach im Ausland kompensieren, sondern uns ein hohes Inland-Reduktionsziel setzen.

Für die SP ist die Klimagerechtigkeit ein zentrales Anliegen. Die SP-Fraktion wird auf dieses Gesetz eintreten, auch wenn es deutlich ambitionsloser ist als dasjenige, das 2021 leider in der Volksabstimmung knapp gescheitert ist. Wir tun dies auch, um sicherzustellen, dass das revidierte Gesetz 2025 in Kraft gesetzt werden kann. Sonst müsste das aktuelle Gesetz noch einmal verlängert werden, und diese "never-ending story" wollen wir nicht schreiben.

Für uns ist aber auch klar, dass dieses ambitionsarme Gesetz nicht genügt, um die im Klima- und Innovationsgesetz definierten Ziele zu erreichen. Es wird nun von 2025 bis 2030 gelten. Danach müssen für die Perioden 2031–2040 und 2041–2050 wesentlich ambitioniertere Folgegesetze kommen. Sonst erreichen wir unsere Klimaziele nicht. Es braucht bald grosse weitere Schritte, insbesondere auch Investitionen der öffentlichen Hand in die erneuerbaren Energien, wie wir sie mit unserer Klimafonds-Initiative vorschlagen.

Die SP-Fraktion wird sich in der Detailberatung dafür einsetzen, dass wichtige Bausteine, die in der UREK-N eine Mehrheit gefunden haben, im Gesetz bleiben: das ambitionierte Reduktionsziel, das lineare Absenken der Zielwerte für Personenwagen, die Privatjetabgabe und die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Die SP-Fraktion wird auch allen wirksamen Massnahmen zustimmen, die mit Minderheitsanträgen vorgebracht werden.

Und was macht die SVP-Fraktion? Die SVP-Fraktion will auch dieses harmlose Gesetz ablehnen, ein Gesetz, das nicht auf Verbote, sondern hauptsächlich auf Fördermassnahmen setzt. Liebe Mitglieder der SVP-Fraktion, ich sage es Ihnen geradeheraus: Den Kopf in den Sand zu stecken, hilft nicht gegen die Klimakrise. Sich die Augen zuzuhalten und stehenzubleiben, ist keine Lösung. Damit geht die Klimakrise nicht weg. Das von der Stimmbevölkerung beschlossene Netto-null-Ziel muss erreicht werden, auch wenn Sie die vorliegende Gesetzesrevision ablehnen. Was aber sicher ist: Wenn diese Gesetzesrevision scheitert, bleiben wir stehen und müssen schon bald umso grössere Schritte machen und umso einschneidendere Massnahmen in einer folgenden Gesetzesrevision treffen.

AB 2023 N 2489 / BO 2023 N 2489

Stecken Sie also den Kopf nicht in den Sand, hören Sie endlich auf, Vogel-Strauss-Politik zu betreiben, und helfen Sie endlich mit, konstruktiv gegen die Klimakrise vorzugehen.

Nordmann Roger (S, VD): Cette loi est le projet de remplacement de la loi sur le CO₂ rejetée en juin 2021. Son contenu a été adapté pour tenir compte du débat de l'époque. En particulier, il a été renoncé à augmenter à 12 centimes par litre le financement des réductions à l'étranger et à l'augmentation de la taxe CO₂. Cela rend ce projet de loi plus modeste. Cette loi est d'autant plus modeste qu'elle ne règle que les mesures valables pour la période 2025 à 2030, soit seulement 6 ans. Mais cette loi tient aussi compte de l'approbation par le peuple de la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique. Cette dernière loi a été approuvée par 59 pour cent des votants et fixe de manière





incontestable l'objectif à long terme. Elle pose le principe de la neutralité climatique nette en 2050 et consacre des moyens importants pour le soutien de la transition énergétique dans les bâtiments et l'industrie.

Justement, où en sommes-nous dans la réduction des gaz à effet de serre? Je vous présente ici la situation sans l'aviation, qui n'est malheureusement pas incluse dans les traités internationaux. En 2010, après 20 ans de politique climatique, les émissions n'avaient pas baissé, parce que la Suisse n'avait quasiment pas pris de mesures. Grâce aux mesures prises entre 2008 et 2012, principalement, comme la taxe CO₂, le programme Bâtiments, les mesures dans l'industrie et celles sur les voitures, les émissions – toujours hors aviation – ont baissé de 20 pour cent entre 2010 et 2022. Autrement dit, les émissions de 2022 étaient donc d'environ 80 pour cent de celles de 1990 ou de 2010 – c'était la même chose. Les mesures ont donc porté leurs fruits: la baisse a été de 1,7 pour cent par an.

J'aimerais au passage souligner un aspect économique: si nous n'avions pas pris ces mesures, chaque année, les consommateurs finaux paieraient aujourd'hui environ 3 milliards de francs de plus par an pour leurs achats d'énergies fossiles. Cela a valu la peine de faire ces efforts, cela a soulagé le portemonnaie.

Avec la loi que nous avons sur la table, nous fixons pour l'année 2030 l'objectif d'une baisse de 50 pour cent en comparaison de 1990. Mais attention: en réalité, comme un quart de la réduction peut avoir lieu à l'étranger, le projet ne vise qu'une baisse de 37,5 pour cent en 2030. Les 12,5 pour cent de baisse restants pourront être achetés à l'étranger, ce qui coûte cher et n'a pas d'effet structurel durable en Suisse. Notre dépendance aux énergies fossiles est maintenue inutilement à un niveau élevé. Chaque année, il faut racheter les compensations correspondantes. C'est l'équivalent du trafic d'indulgences de l'Eglise au Moyen Age: on paie beaucoup pour rien. Cela aide juste à avoir bonne conscience. Comme le montrent les révélations de ces derniers mois, la morale selon la méthode ecclésiastique a ses limites.

Pour revenir à la loi sur le CO₂ que nous traitons aujourd'hui, entre 2020 et 2030, nous passerons donc de moins 20 pour cent à moins 37,5 pour cent en 8 ans, soit une baisse de 2,2 pour cent par an. C'est certes un peu plus rapide, mais encore totalement insuffisant. Après, il nous restera 20 ans pour descendre de moins 37 à moins 95, en admettant que nous compensions 5 pour cent par des émissions négatives. Il faudra, pour atteindre cet objectif, arriver à une baisse de 3 pour cent par année. Ce sera difficile, car nous faisons baisser actuellement les émissions les plus faciles à réduire: celles des bâtiments, de l'industrie et du trafic. Dans les années 2040, nous devons réduire des émissions où la technique ne nous aidera guère et nous devons également traiter de la question de l'aviation, dont les émissions en très haute altitude ont un effet de réchauffement triple en comparaison d'émissions équivalentes au sol.

Cette loi est donc insuffisante. Néanmoins, le groupe socialiste la soutient. Pourquoi? Parce qu'elle prévoit quelques mesures utiles, comme la reprise des normes d'émissions des nouvelles voitures et des camions, ainsi que le soutien aux stations de recharge et le soutien aux liaisons ferroviaires. Elle pousse aussi à la fabrication de carburants de synthèse à partir des surplus d'énergie renouvelable, en particulier pour l'aviation. Cela permettra des progrès technologiques dans le domaine. Si ces mesures ne sont pas prises, la situation ne sera pas meilleure, mais pire. Rejeter ce projet ferait perdre encore plus de temps face à l'urgence climatique. Pour le Parti socialiste, il faut maintenant changer d'échelle dans l'action, investir beaucoup plus pour assurer la prospérité future et se libérer des énergies fossiles. Il faudra assurer un financement équitable. C'est pour cette raison que nous avons lancé, avec les Verts, l'initiative pour un fonds climat, que nous allons déposer prochainement. Celle-ci propose de consacrer, hors du frein aux dépenses, entre 0,5 et 1 pour cent du PIB à la transition énergétique et climatique. Il ne s'agit, ni plus ni moins, que de se donner les moyens de relever ce défi vital pour l'humanité.

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Wir stehen heute vor der Beratung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024. Es ist eine Beratung über den Weg hin zu einem definierten Ziel. Unsere Partei hat sich immer zu den Pariser Klimazielen bekannt und deshalb bereits die Totalrevision des CO₂-Gesetzes unterstützt, die im Juni 2021 leider keine Mehrheit fand. Die Ziele haben sich jedoch durch das knappe Nein an der Urne vor zweieinhalb Jahren nicht verändert. Im Gegenteil: Genau diese Ziele wurden im Juni dieses Jahres mit der Annahme des von uns ebenfalls unterstützten Klima- und Innovationsgesetzes durch das Volk deutlich bestätigt.

Schon der chinesische Philosoph Laotse sagte: "Nur wer sein Ziel kennt, findet den Weg." In diesem Sinn haben wir also die besten Voraussetzungen, nun vorwärtszukommen. Was mit dem Gesetzentwurf vor uns liegt, ist ein Weg, von dem wir als Fraktion überzeugt sind, dass es ein gangbarer und ein sinnvoller Weg ist. Er respektiert die vorangegangenen Entscheide des Schweizer Volkes und zeigt Möglichkeiten und Chancen auf, wie die Ziele in Angriff genommen werden können. Es ist kein steiniger, unüberwindbarer Leidensweg, auch wenn man manchmal das Gefühl hat, dass gewisse Leute ihn so einschätzen. Nein, unsere Fraktion sieht darin einen chancenreichen und erfolversprechenden Weg. Da und dort zeigen sich noch einige Stolpersteine, die





es zu umgehen gilt. In unseren Augen kann dieser Weg an einigen Stellen noch begradigt werden, sodass er auch für Ungeübte und kritische Reisende, die es wohl in diesem Parlament wie auch in der Bevölkerung durchaus gibt, begehbar wird.

Wichtig ist: Unsere Fraktion ist überzeugt, dass dieses Gesetz im Interesse der Wirtschaft ist. Ein Scheitern dieses Gesetzes würde bedeuten, dass ab 2025 eine Lücke entsteht, welche für die Wirtschaft fatale Folgen hätte. Das Instrument der Zielvereinbarung z. B. würde entfallen.

Unsere Fraktion sieht in der Verpflichtung zur Kompensation im Inland ein grosses Potenzial zur Wertschöpfung und Arbeitsplatzhaltung. Das ist aber nicht einfach zu haben. Genau das ist ein solcher Wegabschnitt, von dem wir der Überzeugung sind, dass sich Anstrengungen und Schweiss absolut auszahlen. In weiten Teilen bestätigen wir mit diesem Gesetz eine bereits eingeschlagene Marschrichtung. Wir setzen auf Instrumente, z. B. die Kompensationspflicht bei fossilen Treibstoffen, welche wir schon heute kennen, und setzen sie um. Ebenfalls ein bewährtes Mittel, das weitergeführt werden soll, ist die Steuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe bei der Mineralölsteuer.

Einzelne Elemente dieser Vorlage sind zwar nicht grundsätzlich neu, erscheinen aber in neuer Form, so z. B. die sogenannte Überführungspflicht, die vorher Teil der Kompensationspflicht war, jetzt aber neu in diesem Gesetzesvorschlag aufgeführt ist und berechnet wird. In Block 2 werden wir uns zu diesen Massnahmen detailliert äussern.

Ein durch die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates neu in diese Vorlage eingefügtes Element ist die Privatjetabgabe. Das ist ein Element, welches der Bundesrat nicht von sich aus vorgesehen hat, das wir jedoch im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes bereits diskutiert haben. Im Gegensatz zur damaligen Version wird diesmal aber lediglich eine Abgabe für Flüge mit Privatjets gefordert und keine allgemeine Ticketabgabe. Auch hierzu

AB 2023 N 2490 / BO 2023 N 2490

äussern wir uns im Rahmen der Diskussion in den Blöcken im Detail.

Ich komme zum Fazit unserer Fraktion, und ich bemühe wieder einen Philosophen, diesmal den deutschen Philosophen und Aufklärer Immanuel Kant. Er hat nämlich gesagt: "Der Ziellose erleidet sein Schicksal, der Zielbewusste gestaltet es." Unsere Fraktion ist bereit zum Gestalten.

Tun wir es gemeinsam, treten wir auf die Vorlage ein.

Bulliard-Marbach Christine (M-E, FR): Avec la nouvelle loi sur le CO₂ pour la période 2025 à 2030, nous entamons la prochaine étape de la mise en oeuvre de la loi sur le climat et l'innovation. Le peuple suisse nous a confié ce mandat l'été dernier par un oui clair en faveur de la loi sur le climat et l'innovation. Cette loi fixe un cadre avec des objectifs fondamentaux. Nous devons maintenant construire des mesures concrètes à partir de ce cadre. C'est ce à quoi s'emploie la présente loi sur le CO₂. Cette loi contient des instruments importants qui sont nécessaires à la réalisation de l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050.

Le groupe du Centre s'engage de manière claire en faveur de cet objectif et soutient sur le principe la voie adoptée dans la nouvelle loi sur le CO₂. En posant les jalons pour les années à venir, nous sommes conscients de notre responsabilité pour l'avenir et les générations futures de notre pays. D'ici 2030, nous voulons réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Dans ce but, il est clair que nous devons intensifier les efforts en matière de réduction des émissions de CO₂.

Du point de vue du Centre, il faut saluer le fait que la réduction des émissions dans le domaine du bâtiment et des transports constitue un des points forts du projet. Dans ces domaines, et avec des mesures efficaces, nous pouvons obtenir des effets en peu de temps et réduire l'importation du pétrole et du gaz.

Nous soutenons la transition des systèmes de chauffage à combustible fossile vers des systèmes de chauffage respectueux du climat ainsi que l'utilisation de modes de propulsion alternatifs pour les transports publics.

Parallèlement, nous considérons comme une priorité le fait que les mesures de la loi sur le CO₂ soient mises en oeuvre de manière socialement responsable. Pour le groupe du Centre, il est particulièrement important que la législation tienne compte des conditions particulières des régions de montagne et des régions périphériques. La topographie en montagne pose des exigences particulières en matière de mobilité et d'approvisionnement énergétique. Les régions les plus reculées ne peuvent pas se développer à la même vitesse que les plaines. Parallèlement, ces régions sont particulièrement touchées par le changement climatique. Dans les régions de montagne, les risques naturels augmentent de manière significative. La hausse des températures a en outre un impact économique important dans ces régions, surtout pour le tourisme hivernal.

Lors de la discussion par article, nous nous pencherons sur différents articles pour lesquels des adaptations sont nécessaires, afin d'avoir une loi sur le CO₂ acceptable dans l'ensemble du pays. Dans l'ensemble, le projet





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



qui a échoué dans les urnes en 2021 a certainement montré que nous devons nous garder de surcharger la loi. En ce sens, le groupe du Centre recommande d'aborder une démarche progressive et de renoncer à de nouvelles taxes ou à des taxes plus élevées. Nous soutenons cette décision de principe du Conseil fédéral. Nous disposons actuellement d'un projet de loi équilibré. Celui-ci nous permet d'aller de l'avant dans la politique climatique et d'accélérer le passage des énergies fossiles vers les technologies respectueuses du climat. Ce changement doit être encouragé à l'aide d'incitations et de subventions. Le fait que le Conseil fédéral mette également l'accent sur les instruments qui ont fait leurs preuves est positif. Nous disposons d'un projet de loi relativement léger et cohérent. Je vous appelle à maintenir cette logique. Dans ce sens, le groupe du Centre acceptera l'entrée en matière.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich gebe Ihnen die Meinung der FDP-Fraktion bekannt: Wir müssen nun endlich handeln. Die FDP-Fraktion unterstützt den vorliegenden Entwurf des CO₂-Gesetzes. Es ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu netto null Emissionen bis 2050. Damit wird nicht weniger als der Volkswille erfüllt. Dieses Jahr hat das Stimmvolk dem Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative zugestimmt.

Das Zwischenziel, den Treibhausgasausstoss bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren, scheint doch von der Mehrheit der Parteien getragen zu werden. Die FDP-Fraktion nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der nun auf dem Tisch liegende Entwurf des Bundesrates auf der Linie unseres liberalen Dreisäulenkonzeptes liegt. Der Fokus liegt dabei auf den Pfeilern Gebäude, Mobilität und Industrie. Das Konzept schafft die richtigen Anreize und verhindert neue Verbote und Bevormundungen.

Die Vorlage nimmt die Bedenken zur letzten Revision auf und setzt auf gezielte Förderung, um Investitionen in klimafreundliche Lösungen zu lenken. Im Vordergrund stehen Massnahmen, die es der Bevölkerung ermöglichen, den CO₂-Ausstoss zu senken. Gleichzeitig stärkt die Vorlage die schweizerische Energieversorgung und reduziert die Abhängigkeit der Schweiz von Öl und Erdgas.

Das Gesetz wurde von der UREK-N in Rekordzeit durchberaten. Einige nannten es grenzwertig, andere sahen die Notwendigkeit. Auf jeden Fall war allen Beteiligten klar, dass man alles daransetzen muss, dass das Gesetz am 1. Januar 2025 unter Dach und Fach ist. Hier möchte sich die Deputation der FDP beim Bundesrat, bei der Verwaltung, beim Kommissionssekretariat und bei der gesamten Kommission für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Es ist nicht selbstverständlich, dass man parteiübergreifend einen derart komplexen Entwurf mit der nötigen Gründlichkeit und Schnelligkeit beraten kann. Da gehört es auch mal dazu, über den eigenen Schatten zu springen.

Die zügige Behandlung lässt Raum für eine neue Vorlage für die Zeit nach 2030. Für die FDP-Fraktion ist klar, dass die Dekarbonisierung mit dem dafür notwendigen zusätzlichen Stromverbrauch eine Herkulesaufgabe sein wird. Das kann nur mit genügend Produktionskapazitäten, griffigen Effizienzmassnahmen, intelligenten Netzen und einem engen Verbund mit dem europäischen Stromnetz gelingen.

Für uns ist aber auch klar, dass die Schweiz ihren klima- und umweltpolitischen Verpflichtungen nachkommen muss, um ihren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten. Um diese Ziele zu erreichen, braucht es wirksame Massnahmen, die ökologisch, ökonomisch und sozial verträglich sind. Bestehende Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie sollen weitergeführt, aber punktuell angepasst werden.

Im Verkehrsbereich sollen die Zielwerte für Neufahrzeuge im Gleichschritt mit der EU weiter verschärft werden. Sowohl im Land- als auch im Luftverkehr sollen erneuerbare Treibstoffe zur Reduktion der Emissionen beitragen. Betreiber von Luftfahrzeugen sollen verpflichtet werden, dem Flugpetrol solche Treibstoffe beizumischen. Dabei ist es wichtig, dass sich die Schweiz an ihren europäischen Nachbarn orientiert und weitergehende Massnahmen sehr zurückhaltend einsetzt. Die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes darf nicht geschwächt werden. Die FDP-Fraktion sieht aber durchaus auch Potenzial für neue Businessmodelle.

Im Gegensatz zur Kommissionsmehrheit lehnt die FDP-Fraktion eine Abgabe für die allgemeine Luftfahrt ab. So will eine Mitte-links-Allianz Flüge mit Privat- und Geschäftsflugzeugen mit einer Abgabe belegen. Das ist kontraproduktiv und schadet dem Standort massiv.

Treibhausgas-Reduktionsziele sollen in erster Linie in der Schweiz erreicht werden. Eine Mehrheit der UREK-N will den entsprechenden Anteil auf mindestens 75 Prozent festlegen. Die FDP-Fraktion ist der Ansicht, dass rund zwei Drittel im Inland eine praktikable Schwelle darstellen würden. Grundsätzlich soll allen Unternehmen eine Befreiung von der CO₂-Abgabe offenstehen, wenn sie im Gegenzug eine Verpflichtung zur Verminderung des Treibhausgasausstosses eingehen. Heute ist die Befreiungsmöglichkeit auf einzelne

AB 2023 N 2491 / BO 2023 N 2491

Branchen beschränkt. Dabei ist klar, dass nicht alle Emissionen in der Schweiz eingespart werden können. Ein Franken kann im Ausland je nachdem eine grössere Reduktionswirkung erzielen. Der Handel mit CO₂-Zerti-



fikaten ist hier der Königsweg. Die Politik legt die Obergrenze für den CO₂-Ausstoss fest und lässt Angebot und Nachfrage spielen. Insbesondere betreffend Prozesswärme für die Industrie werden wir aber noch lange CO₂-Emissionen haben.

Es geht aber auch um die effiziente Nutzung von Ressourcen. Für die FDP-Fraktion ist daher klar: Um das Klima zu stabilisieren, muss möglichst schnell möglichst viel CO₂ eingespart oder ein Teil des CO₂-Ausstosses aus der Atmosphäre zurückgeholt werden. Das gilt auch für die Kompensationsprojekte, die seit einigen Jahren marktnahe Projekte finanzieren. Der vorgeschlagene Entwurf lässt hier die Möglichkeit offen, dass dies für einen Teil der Emissionen auch im Ausland geschehen kann.

Die Idee, 30 Millionen Franken im Jahr für Basisinstallationen von Ladestationen in Mehrparteiengebäuden aus dem NAF zur Verfügung zu stellen, sieht die FDP-Fraktion kritisch. Sie ist der Meinung, dass dafür Private aufkommen sollen.

Im Finanzmarkt wird die Aufsichtsbehörde zur Berichterstattung über Risiken, die vom Klimawandel ausgehen, verpflichtet. Angeschaut werden insbesondere finanzielle Risiken, die sich aus den Folgen des Klimawandels wie häufigen Unwettern oder Dürreperioden ergeben.

Es liegt nun an uns, die noch notwendigen Korrekturen vorzunehmen. Nur so wird es möglich sein, dass diese Vorlage auch tatsächlich eine Volksabstimmung überstehen kann. Die FDP hilft mit, das Geschäft ins Ziel zu bringen. Doch wir warnen davor, zusätzliche Massnahmen und einen Swiss Finish einzubauen. Nur in Abstimmung mit unseren Nachbarstaaten wird es uns gelingen, den Aufwand für die Wirtschaft auf einem verdaubaren Niveau zu halten. Keine schärferen Ziele, keine kürzeren Fristen und keine zusätzlichen Abgaben müssen das Rezept sein. Eine Ablehnung in einer Volksabstimmung können, ja dürfen wir uns nicht erlauben. Bestehende Regulierungen laufen auf Ende 2024 aus. Eine Anschlusslösung oder einen weiteren Plan B gibt es nicht. Wollen wir Rechtssicherheit für unsere Wirtschaft, wollen wir Rechtssicherheit für unsere Gesellschaft und wollen wir klare Perspektiven für Investitionen, dann ist eine weitere Strafrunde zu vermeiden.

Die FDP-Fraktion ruft dazu auf, hier gemeinsam eine stabile Grundlage zu schaffen. Die Ausgangslage präsentiert sich durchaus positiv. Immerhin hat der Ständerat als Erstrat die Vorlage mit 34 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen gutgeheissen. Die Mehrheit der Verbände und die Wirtschaft unterstützen die Stossrichtung.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und in einer guten Art die Beratungen aufzunehmen. Nur so können wir die Probleme lösen und die Grundlagen für eine emissionsfreie Zukunft schaffen. Wichtig ist aber, dass wir nicht in Panik verfallen und keine Polemik entfachen. Schnellschüsse sind nie eine gute Lösung. Vielmehr ist auch etwas Gelassenheit und praxisnahes Handeln gefordert.

Clivaz Christophe (G, VS): En tant que pays riche qui a particulièrement pu profiter des combustibles fossiles dans son histoire, la Suisse a la responsabilité de se doter d'une politique climatique plus ambitieuse. Elle doit mettre en place des mesures permettant de réduire rapidement ses émissions carbone et de combler l'écart entre sa trajectoire climatique actuelle et celle d'un réchauffement limité à 1,5 degré au niveau global. Si tout le monde agissait comme la Suisse, il en résulterait d'ici la fin du siècle entre 2 et 3 degrés de réchauffement à l'échelle mondiale. Un tel réchauffement mettrait en péril la survie d'une grande partie de l'humanité et aurait aussi d'importantes répercussions en Suisse, qui, il faut le rappeler, se réchauffe deux fois plus vite que la moyenne mondiale. Nos villes seraient par exemple confrontées à des températures très élevées en été et aux îlots de chaleur causant des problèmes de santé pour les personnes les plus vulnérables. Nos régions de montagne seraient encore plus qu'aujourd'hui confrontées à des événements météorologiques extrêmes, comme des glissements de terrain et des laves torrentielles, qui mettent en danger la vie des gens et causent d'importants dégâts aux infrastructures.

Jusqu'ici, la Suisse n'est pas un bon élève en matière de protection du climat. Elle se classe au 21^e rang du "Climate Change Performance Index" (CCPI) 2024, le classement climatique par pays qui vient d'être publié. Elle est notamment devancée dans ce classement par des pays émergents comme les Philippines, le Maroc ou l'Inde. Il y a quinze ans, la Suisse était encore à la neuvième place de ce classement.

Ce résultat montre que la Suisse régresse en comparaison internationale et que les efforts fournis jusqu'ici sont insuffisants. Le oui clair en faveur de la loi sur le climat en juin dernier montre pourtant que la population appelle de ses vœux une politique nettement plus ambitieuse. Or, tant le Conseil fédéral, dans son message concernant cette révision de la loi CO₂, que le Conseil des Etats, dans la mouture qu'il a acceptée en automne, se montrent particulièrement frileux dans leurs propositions. Le projet adopté par la CEATE de ce conseil est heureusement un peu plus ambitieux, mais reste néanmoins en deçà de ce qu'il faudrait faire pour atteindre les objectifs de protection du climat que la Suisse s'est fixée.

Le groupe des Verts entre bien sûr en matière sur ce projet de révision de la loi CO₂. Mais c'est sans enthousiasme que nous le soutenons. Si nous le soutenons, c'est principalement pour les deux raisons suivantes.





D'une part, il s'agit d'aller vite, sachant que la loi actuelle se termine fin 2024 et qu'il est important d'assurer la poursuite des mesures existantes en matière de protection du climat. Dans ce sens, nous avons volontairement limité nos demandes en commission.

D'autre part, il n'y avait pas de majorité en commission pour adopter un projet plus ambitieux qui permettrait à la Suisse de vraiment tenir ses engagements en matière de protection du climat.

Pour atteindre cet objectif, les Verts ont lancé, avec le Parti socialiste, une initiative populaire pour la création d'un fonds climat qui sera prochainement déposée et qui permettra de nous donner les moyens nécessaires pour atteindre l'objectif de zéro net.

Pour le groupe des Verts, les trois points suivants, soutenus par une majorité de la CEATE, sont particulièrement importants dans les décisions que nous allons prendre sur cet objet.

Premièrement, la réalisation d'au moins 75 pour cent de la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être réalisée par des mesures prises en Suisse, ce qui correspond à la situation actuelle. Diminuer ce pourcentage, comme le veut le Conseil fédéral ou le Conseil des Etats, revient pour la Confédération à faire des dépenses considérables pour des projets à l'étranger souvent douteux. De plus, il est économiquement intéressant pour notre pays que les investissements visant à soutenir les projets de diminution des émissions de gaz à effet de serre se fassent chez nous plutôt qu'à l'étranger.

Le deuxième point important pour nous est l'introduction d'une taxe d'incitation pour les vols en jets privés. Cette taxe ne va certes probablement pas diminuer de beaucoup les émissions de gaz à effet de serre, les personnes utilisant ces jets ayant les moyens de payer cette taxe. Mais elle permettrait quand même d'enregistrer environ 30 millions de francs de plus par année pour des mesures de protection du climat.

Le troisième point auquel nous tenons est l'obligation pour la Finma et la BNS non seulement d'évaluer régulièrement les risques financiers liés au climat pour les entreprises bancaires et pour la stabilité du système financier, mais aussi de présenter les éventuelles mesures nécessaires pour corriger les problèmes repérés.

En plus de ces trois points, il est important que soit donnée au Conseil fédéral la compétence de faire passer le montant maximal de la taxe CO₂ sur les combustibles de 120 à 180 francs, au cas où les objectifs intermédiaires de réduction ne seraient pas atteints. C'est l'objet de la minorité Suter à l'article 29, qui sera traitée dans le bloc 2. Cette proposition de minorité permet de garantir le financement de programmes d'encouragement importants, comme le

AB 2023 N 2492 / BO 2023 N 2492

programme Bâtiments, pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En résumé, le groupe des Verts vous invite à ne pas affaiblir le projet sorti des délibérations de la commission, qui améliore la mouture que nous avons reçue du Conseil des Etats.

Girod Bastien (G, ZH): Die Klimapolitik in der Schweiz ist nicht auf Kurs. Sie ist nicht auf Kurs, wenn man das Abkommen von Paris und die dort gesetzten Ambitionen anschaut. Sie ist nicht auf Kurs, wenn man den Volksentscheid zum Klima- und Innovationsgesetz anschaut, wo netto null linear angestrebt werden soll. Sie ist auch nicht auf Kurs, wenn man die klaren Empfehlungen der Wissenschaft anschaut.

Wenn sich alle Länder so verhalten würden wie die Schweiz, hätten wir eine Erwärmung von zwei bis drei Grad. Das würde heissen, dass nicht nur unsere Gletscher abschmelzen und wir Probleme mit Permafrost und Hangrutschen haben würden, sondern auch, dass es mehr Überschwemmungen, Waldbrände und globale Dürren geben würde, welche eine globale Krise weiter verstärken sowie die Weltwirtschaft und natürlich auch die Schweiz stark betreffen würden. Deshalb ist es wichtig, mehr zu tun.

Natürlich ist zu berücksichtigen, dass es bei der letzten Revision des CO₂-Gesetzes ein Nein von der Bevölkerung gab. Das zeigt auch, dass der Knackpunkt bei den Massnahmen liegt. Wir brauchen Massnahmen mit hoher Akzeptanz. Dass man mehr für den Klimaschutz machen muss, ist klar. Die Knacknuss sind die Massnahmen. Hier zeigt die Klimafonds-Initiative der Grünen und der SP, die eine Finanzierung mit mehr Bundesmitteln einführen will, den richtigen Weg auf. Man hat es auch beim Klima- und Innovationsgesetz gesehen: Wenn man stärker auf die Förderung setzt, hat man mehr Akzeptanz.

Die grüne Fraktion hat sich bisher mit Anträgen zurückgehalten, auch wegen des Fahrplans. Es wurde gesagt: Der ambitionierte Fahrplan ist einzuhalten. Wir haben uns zurückgehalten, aber das heisst nicht, dass wir in dieser Legislatur keine weiteren Verbesserungen bezüglich Klimaschutz erreichen müssen – auch für die Periode vor 2030. Es muss nicht alles im Rahmen des CO₂-Gesetzes passieren, aber wir müssen sicherstellen, dass die Elektromobilität weiter zunimmt. Wir müssen auch schauen, dass es Anreize für einen klimafreundlichen Transport gibt; das kann man je nachdem auch bei der Revision der LSWA machen. Wir müssen bei den Gebäuden vorwärtsmachen, wir müssen beim Ausbau der erneuerbaren Energien vorwärtsmachen. Wir





müssen schauen, dass wir eine CO₂-Infrastruktur aufbauen.

Es gibt viel zu tun, auch in dieser Legislatur und bei diesem CO₂-Gesetz. In der vorgesehenen Revision ist nur ein kleiner Teil an Massnahmen enthalten. Die Klimafonds-Initiative wird noch kommen, womit nochmals eine Möglichkeit für Verbesserungen besteht.

Die UREK-S und auch der Ständerat hatten die Vorlage des Bundesrates sogar noch verschlechtert. Die UREK des Nationalrates hat bessere Arbeit geleistet. Sie hat die Vorlage korrigiert und noch einige Verbesserungen eingeführt. Die Version der Mehrheit der Kommission bildet deshalb das absolute Minimum, das wir unterstützen sollten. Umso unverständlicher ist es, dass es immer noch Minderheiten gibt, die den Gesetzentwurf der Mehrheit weiter abschwächen wollen.

Wichtig ist insbesondere, dass wir dabei bleiben, mindestens 75 Prozent der CO₂-Emissionen im Inland zu reduzieren. Da geht es auch darum, dass die Schweiz aufzeigt, wie es möglich ist, Wohlstand mit wenig CO₂-Emissionen und mit Klimaschutz zu verbinden. Auch bezüglich Innovationen ist das eine Chance, um Lösungen hier zu entwickeln, die wir später exportieren können und die später auch anderen Ländern helfen, den Klimaschutz umzusetzen.

Eine wichtige Verbesserung der Version der Mehrheit ist sicher auch, dass wir die Privatjetabgabe wieder aufgenommen haben. Hier geht es einerseits um die Finanzierung des Klimaschutzes, aber es geht auch darum, dass jene, die wirklich Mittel haben, Verantwortung übernehmen. Damit wird insgesamt die Akzeptanz verbessert. Wie soll man den Leuten auf der Strasse erklären, dass sie beim Klimaschutz mithelfen sollen, wenn jene im Privatjet ihren Beitrag nicht leisten?

Dann geht es um Verbesserungen beim Finanzplatz. Hier müssen wir mehr machen. Das ist ja ein wichtiges Anliegen des Abkommens von Paris, und es ist auch im Klima- und Innovationsgesetz klar enthalten. Der Finanzplatz muss zur Dekarbonisierung, zum Klimaschutz beitragen. Dafür wird im Moment zu wenig gemacht. Hier machen wir gemäss Mehrheit einen kleinen Schritt, das ist sicher richtig.

Wichtig ist auch die Beimischpflicht, damit im Verkehrssektor mehr gemacht werden kann, und zwar im Sinne eines ehrgeizigeren Absenkpfeils für Neuwagen.

Dazu werde ich mich bei den entsprechenden Blöcken auch noch äussern. Die wichtigste Korrektur ist die Möglichkeit, die CO₂-Abgabe anzupassen, wenn man das Ziel der Reduktion von 75 Prozent im Inland nicht erreicht.

Danke für das Eintreten, danke auch dafür, dass Sie beim Klimaschutz Verantwortung übernehmen. Es geht hier schon um unsere Generation, aber natürlich vor allem auch um künftige Generationen. Wir müssen mehr machen, wir haben als wohlhabendes Land hier eine grosse Verantwortung.

Imark Christian (V, SO): Das neue CO₂-Gesetz enthält nicht nur hehre Ziele, sondern auch konkrete Massnahmen zur weiteren Reduktion des Treibhausgasausstosses. Es versteht sich darum, dass diese Vorlage weniger beliebt sein wird als beispielsweise das Klima- und Innovationsgesetz. Aus diesem Grund muss es am Ende zu einem breit austarierten Kompromiss kommen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Bevölkerung wie schon 2021 ein Machtwort spricht und das Gesetz an der Urne verwirft.

Das abgelehnte CO₂-Gesetz von damals führte zu Versprechungen der Abstimmungsverlierer, namentlich der damaligen Bundesrätin Simonetta Sommaruga, das neu revidierte CO₂-Gesetz nun ohne direkte Verteuerungen für die Bevölkerung und für die Wirtschaft machen zu wollen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Vorlage allerdings noch in einigen Punkten korrigiert werden. Das neue CO₂-Gesetz muss, anders als das abgelehnte, ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Blinde Verteuerungen ohne Nutzen führen zu Widerstand in der Bevölkerung. Letztlich geht es auch um die Kaufkraft der Leute und um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft. Insbesondere bei der Energie und damit auch bei der Energiepolitik liegen entscheidende Hebel. Wer tagein, tagaus über die Kaufkraft jammert, ist angehalten, bei dieser Vorlage das Fuder nicht mit weiteren Verteuerungen zu überladen und sich eben an die Abstimmungsversprechen der Verlierer von 2021 zu halten.

Zum Beispiel muss die sogenannte Überführungspflicht ersatzlos gestrichen werden, weil zum einen dadurch die Treibstoffe um 5 Rappen pro Liter verteuert werden und zum andern auch Auswirkungen auf die Kompensationspflicht bestehen, die den Treibstoffpreis um zusätzliche 5 Rappen verteuern. Damit liegen wir bei um 11 Rappen höheren Treibstoffpreisen, inklusive der Mehrwertsteuer für jeden Liter Benzin und Diesel. Das ist die gleiche Verteuerung wie bei dem durch das Volk abgelehnten CO₂-Gesetz. Die Benzinpreisverteuerung des alten CO₂-Gesetzes war mit Abstand, mit grossem Abstand das wichtigste Argument, um die damalige Vorlage zu bodigen.

In diesem Zusammenhang muss ausserdem erwähnt werden, dass die gesetzlich festgelegten Preisdeckel wirkungslos sind. Bei der Kompensationspflicht sind die Anforderungen nun derart hoch, dass die Stiftung Klik



die Kompensation per 2024 bereits auf 8 Rappen pro Liter anstatt der gesetzlich eigentlich festgelegten 5 Rappen erhöhen wird. Die Differenz wird logischerweise am Ende der Konsument bezahlen müssen. Im Grunde erübrigt sich damit unsere dringende Empfehlung, auf diese Benzinpreisverteuerung zu verzichten. Ich mache es trotzdem: Bitte lassen Sie es sein – mit bestem Dank, das Schweizervolk. In den wesentlichen Details wird sich die SVP-Fraktion den Beschlüssen des Ständerates anschliessen. Die SVP-Fraktion begrüsst ausdrücklich die Ausweitung der Möglichkeiten für die Wirtschaft bei den Verminderungsverpflichtungen.

AB 2023 N 2493 / BO 2023 N 2493

Das ist der richtige Ansatz, um Wirkung zu erzielen und die Wirtschaft bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen mit im Boot zu haben.

Vorsicht geboten ist bei der Privatjetabgabe und bei der vorgeschlagenen Erhöhung der CO₂-Abgabe auf 180 Franken pro Tonne CO₂. Mit der Privatjetabgabe schwächen wir den Wirtschaftsstandort Schweiz, und bei der CO₂-Abgabe ist unser Land ohnehin bereits Weltmeister. Hier neigt die linke Seite bereits wieder dazu, das Fuder zu überladen. Diese Vorhaben widersprechen diametral den Versprechungen an das Volk nach dem Nein zum CO₂-Gesetz im Jahr 2021. Sollten sich die Mehrheit bei der Privatjetabgabe sowie die Minderheit bei der geforderten Erhöhung der CO₂-Abgabe durchsetzen, müsste konstatiert werden, dass das neue CO₂-Gesetz mehr oder weniger alter Wein in neuen Schläuchen ist. Alleine schon aufgrund der Glaubwürdigkeit der Politik muss dieses Szenario unbedingt verhindert werden.

Wie auch immer die Dekarbonisierung der Schweiz erreicht werden soll, die Stromproduktion, insbesondere im Winterhalbjahr, muss zwingend gestärkt werden. Hier haben wir noch sehr, sehr grosse Herausforderungen zu bewältigen, und wir werden dafür alle über unseren eigenen Schatten springen müssen. Die Schweiz ist aufgrund ihrer sauberen Stromproduktion weit und breit ein Vorzeigeland beim CO₂-Ausstoss pro Kopf der Bevölkerung. Wenn dies so bleiben soll, dann müssen wir unsere Verantwortung wahrnehmen und die Stromproduktion stärken.

Wir beantragen Ihnen Eintreten und Zustimmung zu unseren Anträgen im Sinne eines mehrheitsfähigen CO₂-Gesetzes. Am Ende entscheiden an der Urne nicht nur die Philosophen, sondern die gesamte Bevölkerung.

Weber Céline (GL, VD): Nous débattons aujourd'hui de la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024. Comme vous le savez, une première révision a échoué dans les urnes en juin 2021. Il est dès lors de notre devoir de tenir compte des leçons de cet échec et de ne pas proposer à nouveau les mêmes solutions, notamment l'augmentation ou l'introduction de nouvelles taxes. Cela dit, nous ne devons pas non plus perdre de vue l'objectif de cette loi, à savoir la réduction des émissions de CO₂ de 50 pour cent au moins par rapport à 1990. Nous devons par conséquent nous donner les moyens d'agir concrètement.

Cette année restera sans doute dans l'histoire comme étant la plus chaude depuis le début des mesures. Or, nous avons la possibilité aujourd'hui de concrétiser nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de prendre concrètement nos responsabilités vis-à-vis de nos enfants et des générations futures. En proposant des incitations favorisant l'innovation dans des domaines aussi variés que la planification énergétique territoriale, les bâtiments, la production de chaleur, la mobilité individuelle ou encore l'aviation, nous avons aujourd'hui la possibilité et surtout le devoir, grâce à cette révision, de montrer que la Suisse prend le réchauffement climatique au sérieux et qu'elle est déterminée à prendre le bon chemin. Nous avons des capacités d'innovation incroyables, aussi bien dans nos entreprises que dans nos écoles. Avec cette loi, nous avons l'opportunité de mettre ces capacités plus fortement à contribution. Saisissons cette opportunité! Car même si l'innovation technologique ne peut pas tout faire, s'en passer serait une grave erreur dans la situation actuelle.

Soutenons nos innovations suisses plutôt que des projets de compensation à l'étranger! Soutenons des objectifs de réduction concrets plutôt que de vagues moyennes!

Etant donné les résultats de la votation de juin 2021, le groupe vert libéral refusera globalement d'augmenter les taxes, comme celle sur les combustibles fossiles. Comme je l'ai dit en préambule, nous ne devons pas proposer à nouveau les solutions qui ont mené au rejet par la population de la première mouture de la révision de la loi sur le CO₂.

Nous refuserons aussi la taxe sur les jets privés. En effet, la branche s'est ouvertement engagée par une déclaration d'intention à prendre des mesures pour atteindre zéro émission nette d'ici 2050. En renonçant à la taxe, notre conseil signifie à la branche qu'il prend au sérieux ses déclarations d'intention. Cependant, en contrepartie, nous attendons de la branche qu'elle tienne ses engagements et qu'elle démontre que le secteur est capable d'atteindre l'objectif de zéro émission nette mieux ainsi qu'avec une taxe.





Toujours dans le but de favoriser l'innovation, les Vert'libéraux sont d'avis que les moyens financiers issus d'une certaine industrie doivent rester dans cette même industrie pour qu'elle puisse apporter de nouvelles solutions. C'est notamment le cas pour l'industrie aéronautique qui ne peut pas simplement servir de financement pour le rail si on attend de l'aéronautique qu'elle apporte sa contribution à la réduction des gaz à effet de serre. Enfin, avec les subventions pour les bornes de recharge, nous avons aussi la possibilité d'aider très directement les citoyens.

Donc, si on peut regretter que cette loi n'aille pas assez loin, elle reste un pas dans la bonne direction, un pas important pour les générations futures, un pas important pour nos enfants.

Le groupe vert'libéral acceptera par conséquent l'entrée en matière. Je vous remercie de bien vouloir en faire autant.

Bäumle Martin (GL, ZH): Grundsätzlich haben wir uns beim Klima zum Netto-null-Ziel bis 2050 bekannt; wir haben die Pariser Klimaziele unterschrieben. Aus wissenschaftlicher Sicht müssten wir eigentlich noch viel mehr tun, denn wir sind zu langsam. Je länger wir zuwarten, je weniger wir tun, desto mehr wird später mit Negativemissionen aus der Atmosphäre zu entfernen sein. Das heisst, wenn wir heute nicht handeln, dann werden unsere Nachkommen dies teuer bezahlen. Darum ist das CO₂-Gesetz, das wir heute beraten, eigentlich zu wenig. Trotzdem: Nach der Abstimmung von 2021 müssen auch wir uns nach den Realitäten richten und sagen, dass wir ein pragmatisches, schrittweises Vorgehen brauchen.

Das Klima- und Innovationsgesetz hat den Grundsatz des Netto-null-Ziels bis 2050 verankert, und darauf müssen wir schrittweise aufbauen. Parallel haben wir auch mit dem "Solar-Express" und dem "Wind-Express" beim Mantelerlass und mit der Beschleunigungsvorlage, die wir morgen behandeln werden, indirekte Vorlagen, die ebenfalls in die Richtung gehen, das Netto-null-Ziel bis 2050 zu erreichen.

Heute beraten wir das CO₂-Gesetz bis 2030. Darin ist nicht mehr viel Ehrgeiz enthalten. Bei den Gebäuden werden wir die CO₂-Abgabe bei 120 Franken belassen. Eine Erhöhung wäre zwar richtig und eine Lenkung wichtig, aber politisch wäre das im Moment nicht mehrheitsfähig. Da würde allenfalls das Referendum drohen. Dasselbe gilt bei der Teilzweckbindung: Eine Erhöhung wäre zwar nett, aber da gibt es Widerstände sowohl von links als auch von rechts. Die 33 Prozent, also der Status quo, sind auch mit der Verfassung konform.

In der Mobilität sind wir ganz klar für ehrgeizige CO₂-Ziele. Diese kann man aber nicht erreichen, indem man nichts tut. Wir sind auch der Meinung, dass die Lade- und die Basisinfrastrukturen vom Bund mit unterstützt werden müssen. Auch bei der LSVA sind wir bereit, Reduktionen für technologieneutrale Anpassungen im Bereich des LKW-Verkehrs in Kauf zu nehmen, der sich ebenfalls umbauen muss. Wir sind auch der Meinung, dass neben dem Flugverkehr, den wir angehen wollen, auch Nachtzüge gefördert werden können.

Wir sind also realpolitisch unterwegs, denn es wurde versprochen – nicht durch uns –, dass mit dem CO₂-Gesetz nur wenige neue Abgaben kommen sollen. Es ist auch so, es gibt praktisch keine neuen Abgaben. Es gibt nichts, was nicht bereits heute indirekt vorhanden wäre; neu werden die Abgaben aber quasi gedeckelt werden, damit die Sicherheit da ist, dass sie nicht überschritten werden. Wir arbeiten also primär mit Anreizen, Förderungen und Investitionsanreizen. Nur: Das kostet auch, nämlich Steuergelder; wir werden mehr Bundesgelder ausgeben. Das ist immer die Kehrseite. Ob das der richtige Weg ist, ist fraglich – eigentlich wären wir für eine Lenkung.

Ich glaube, der grosse Schritt, den wir beim CO₂-Gesetz gemacht haben, betrifft den Flugverkehr. Erstmals in der CO₂- und Klimapolitik wird im Bereich Flugverkehr wirklich eine Reduktion des CO₂- und Klimaeffekts angangen, und zwar

AB 2023 N 2494 / BO 2023 N 2494

direkt, nicht nur indirekt. Mit der Beimischquote haben wir einen Weg gefunden, wie wir den Flugverkehr klimafreundlicher machen können. Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin einer der Erfinder dieser Idee. Das Ziel muss sein, dass der Flugverkehr bis 2050 bei netto null ist. Die Beimischquote muss schrittweise und langsam erhöht werden. Diesen Schritt muss auch die Privatluftfahrt mitmachen, sie darf hier nicht abweichen. Dafür ist die Abgabe, wie sie im Moment geplant ist, nicht der richtige Weg. Sie führt nicht zur CO₂-Reduktion, sondern sie ist eine Busse für die Bundeskasse. Wir müssen netto null zielgerichtet erreichen.

Leider wird das, was wir heute beschliessen, nicht reichen, den Flugverkehr bis 2050 auf netto null zu bringen. Auch die EU-Ziele sind zu wenig ehrgeizig: Mit dem Ziel, bis 2050 eine 70-prozentige CO₂-Neutralität zu erreichen, sind wir nicht bei netto null. Wenn wir den Radiative Forcing Index (RFI-Faktor) dazurechnen, dann sind wir von diesem Ziel noch viel weiter weg – der RFI-Faktor ist heute etwa bei 2,5. Das Positive ist aber, dass die Beimischquote von Sustainable Aviation Fuel (SAF) aus erneuerbarer Energie, Sonne, CO₂ und Wasser es ermöglichen wird, dass man weniger Aerosole emittieren und damit den RFI-Faktor reduzieren kann. Mit





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



einer Digitalisierung und Flugwegoptimierung kann man diese Aerosol-Emissionen und damit den RFI-Faktor in weiteren Fällen reduzieren. Es wird aber noch Negativemissionen brauchen, mit denen wir spätestens in 10 bis 15 Jahren beginnen müssen, um den Flugverkehr bis Ende dieses Jahrhunderts komplett klimaneutral zu machen.

Wir machen heute also einen ersten wichtigen Schritt in Richtung CO₂-Neutralität des Flugverkehrs – klimaneutral ist er damit aber noch lange nicht. Das heisst, das ist ein erster grosser Schritt auf diesem Weg; wir werden in der Eintretensdebatte noch zu den Details kommen. Es ist ganz wichtig, dass wir diesen Schritt jetzt machen und den Flugverkehr und nicht nur den Autoverkehr und die Gebäude endlich in die Klimapolitik einbeziehen. Denn der Flugverkehr ist eine der grössten Klimaproblematiken, die wir angehen müssen. Wir kennen jetzt den Weg, beschreiten wir ihn also zusammen.

In diesem Sinne wird die grünliberale Fraktion auf die Vorlage eintreten. In den jeweiligen Blöcken der Detailberatung werde ich zu den einzelnen Punkten noch Stellung nehmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme gerne zum Eintreten zu diesem CO₂-Gesetz Stellung. Es wurde verschiedentlich gesagt: Es ist wichtig, dass wir hier jetzt einen ersten Schritt machen. Die Bevölkerung hat bekanntlich im Juni das Klima- und Innovationsgesetz klar angenommen. Gestützt auf dieses Gesetz haben wir jetzt den Auftrag, das CO₂-Gesetz zuerst für die Zeit bis 2030, anschliessend für 2030 bis 2040, dann für 2040 bis 2050 anzupassen.

Ich wurde verschiedentlich gefragt, was nun nach der erwähnten Volksabstimmung passiere. Es wurde etwa auch moniert, dass jetzt gar nichts passiere. Ich glaube, dieser Rat darf für sich in Anspruch nehmen, dass auch dank ihm sehr viel gegangen ist. In der Zwischenzeit – und das gehört zusammen – wurde der Mantelerlass angenommen. Morgen kommt das Gesetz zur Beschleunigung der Verfahren, und im Bundesrat haben wir eine Aussprache zur Beschleunigung des Netzausbaus geführt. Das sind alles Massnahmen, die getroffen wurden und werden, die natürlich der Umsetzung des Rahmengesetzes, des Klima- und Innovationsgesetzes, dienen. Denn letztlich gilt: Je mehr Strom wir produzieren können, desto rascher ist ein Ausstieg aus fossilen Energien möglich. Da ist also sehr viel gelaufen.

Jetzt kommt kongruent die erste Phase der Revision dieses CO₂-Gesetzes dazu. Auch hier haben wir beschleunigt gearbeitet, indem der Ständerat dieses Gesetz bereits im September bearbeitet hat und jetzt der Nationalrat folgt. Es ist für mich sehr zentral, dass wir dieses Gesetz, wenn immer möglich, in der Märzsession bereinigen können, dass wir die Differenzen bis dahin also beseitigen. Dann wird es auch möglich sein, rechtzeitig die Verordnung zu erarbeiten, damit das Gesetz per 1. Januar 2025 parallel zum Mantelerlass in Kraft treten kann.

Damit das Gesetz verabschiedet werden kann – das wurde hier verschiedentlich gesagt –, ist es wichtig, dass es auch einem allfälligen Referendum standhält, das nie ausgeschlossen werden kann. Vor diesem Hintergrund möchte ich hier, in der Eintretensdebatte, ein paar wesentliche Grundsätze zum Gesetz deponieren.

Ein erster Grundsatz: Der Bundesrat hat während dem Abstimmungskampf ums Klima- und Innovationsgesetz immer betont, er wolle keine neuen Abgaben und keine Erhöhung der CO₂-Abgabe. Ich glaube, diesem Grundsatz muss jetzt nachgelebt werden, damit das Gesetz am Schluss auch mehrheitsfähig sein wird. Aus diesem Grund lehnt der Bundesrat die Einführung einer Flugticketabgabe oder einer Abgabe der Privatfliegerei ab. Ebenso lehnt er eine Erhöhung der bestehenden CO₂-Abgabe ab. Stattdessen sollen die bestehenden Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie weitergeführt und punktuell angepasst werden. Der Schwerpunkt liegt auf freiwilligen Massnahmen, Anreizen, gezielten Förderungen und Investitionen.

Ein zweiter Grundsatz ist: Es soll keine Benzinpreiserhöhung geben. Wenn wir ein Referendum verhindern wollen, müssen wir auch beim Benzinpreis sehr vorsichtig agieren; das hat die Vergangenheit gezeigt. In gewissen Regionen der Schweiz sind Leute einfach auf das Auto angewiesen und reagieren sehr kritisch, wenn es um Benzinpreiserhöhungen geht. Aus diesem Grund hat der Bundesrat beschlossen, dass der maximale Zuschlag, den die Treibstoffimporteure an der Tankstelle zur Kompensation verlangen können, bei 5 Rappen pro Liter zu belassen ist. Damit sollen sie einen Teil der Emissionen aus dem Verkehr mit Klimamassnahmen weiterhin ausgleichen. Ich glaube, wir tun gut daran, an dieser maximalen Grenze festzuhalten. Eine weitere Erhöhung kann ein Referendum bringen, das wir gar nicht wollen. Denn dann würden wir einfach Zeit verlieren und hätten überhaupt keine Massnahme.

Der Bundesrat hat Ihnen in der Botschaft im vergangenen Jahr eine Überführungspflicht für die biogenen Treibstoffe vorgeschlagen. Ich weiss, dass auch diese Massnahme umstritten ist, denn auch sie bedeutet eine Preiserhöhung an der Tanksäule. Hier bin ich etwas im Dilemma: Einerseits ist dieser Vorschlag des Bundesrates in der Botschaft enthalten, andererseits hat der Bundesrat im Rahmen der Debatte über das Klima- und Innovationsgesetz gesagt, dass er keine Zuschläge wolle. Es wird am Rat sein, zu beurteilen, in





welche Richtung er gehen will. Ich bitte aber auch hier, an ein allfälliges Referendum zu denken und alles daranzusetzen, dass ein solches nicht ergriffen wird.

Ein dritter Grundsatz: Anreize und Fördermassnahmen sollen anstelle von Abgaben und Preiserhöhungen stehen. Zu einem politischen Kompromiss gehört für mich auf der einen Seite, dass es keine neuen Abgaben und keine Abgabenerhöhung gibt. Auf der anderen Seite gehören zu einem politischen Kompromiss umgekehrt natürlich Massnahmen, mit denen der CO₂-Ausstoss wirklich reduziert werden kann – das ist das eigentliche Ziel dieses Gesetzes. Im Bereich Verkehr sind das zunächst schärfere Grenzwerte. Zudem soll der Ausbau von Basisinstallationen für Ladeinfrastrukturen unter anderem in Mehrparteiegebäuden unterstützt und dadurch beschleunigt werden. Ich glaube, dass dieser Aspekt sehr wichtig ist: Leute, die bereit sind, auf Elektromobilität umzustellen, müssen Lademöglichkeiten haben, auch wenn sie nicht in einem Einfamilienhaus wohnen, wo das einfacher möglich ist. Hinsichtlich von Mehrparteiegebäuden müssen wir handeln.

Ausserdem sollen mit diesem Gesetz beim ÖV die Elektrobusse und auch die Nachtzüge gefördert werden. Das sind klassische Anreize, um umzusteigen, die ohne Obligatorien und zusätzliche Kosten funktionieren. Jene, die diese Anreize nutzen wollen, sind dazu eingeladen.

Im Gebäudebereich sollen die Kantone weiterhin unterstützt werden, damit die Dynamik im Gebäudeprogramm aufrechterhalten bleibt. Die Vorlage sieht neue Fördertatbestände wie etwa die Förderung der Biogasanlagen vor. In der Industrie setzen wir grösstenteils auf die bewährten Instrumente. Emissionsintensive Unternehmen nehmen wie bisher am Emissionshandelssystem teil. Zudem wird auch die

AB 2023 N 2495 / BO 2023 N 2495

Befreiung von der CO₂-Abgabe mit Verminderungspflichten weitergeführt. Diese Möglichkeit, und das ist auch eine sehr wichtige Massnahme, soll künftig allen Unternehmen offenstehen, damit für alle Unternehmen ein Anreiz besteht, CO₂ zu reduzieren.

Auch im Bereich der Anpassungen und der Prävention wollen Sie zusätzliche Mittel vorsehen. Das begrüsse ich sehr. Es wird nicht ohne Anpassungsmassnahmen gehen. Das ist auch ein Auftrag aus der Volksabstimmung im Juni.

Ich komme zum Fazit: Wir sollten ein Referendum für dieses Gesetz vermeiden. Das ist beim Mantelerlass sehr gut gelungen – ich weiss noch nicht, ob es hier gelingen wird -; ich denke, es ist dort gelungen, einen Kompromiss zu erarbeiten. Die Unterschriftensammlung läuft, aber es ist gelungen, einen Kompromiss zu finden und eine Vorlage zu erarbeiten, die einem Referendum standhält. Der Kompromiss sollte auch hier gelingen, und ich meine, wir sind mit dieser Vorlage auf gutem Weg, wenn Sie die kritischen Punkte, die ich hier erwähnt habe, entsprechend berücksichtigen.

Die vorliegende Revision setzt auf gezielte Fördermassnahmen und Anreize. Im Gegenzug möchte der Bundesrat auf die Einführung neuer Abgaben und die Erhöhung von bestehenden Abgaben verzichten. Ebenso wollen wir auf eine weitere Erhöhung der Diesel- und Benzinpreise soweit möglich verzichten.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, einzutreten und die Detailberatung aufzunehmen.

*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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

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

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté





Präsident (Page Pierre-André, deuxième vice-président): La discussion par article se déroulera en trois blocs.

Block 1 – Bloc 1

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): In Artikel 2 geht es um die Definition von Begriffen. Beim Antrag meiner Minderheit geht es bei Litera h konkret um den Begriff "Senkenleistung". Gemäss Bundesrat ist dies "die anrechenbare Entnahme von CO₂ aus der Atmosphäre und dessen dauerhafte Bindung in Kohlenstoffspeichern". Die Diskussion dreht sich dabei um den Begriff "dauerhafte". Während die Mehrheit Ihrer Kommission die Fassung des Bundesrates übernehmen will, möchte der Ständerat auf diese Einschränkung verzichten.

Es stellt sich die Frage nach den Auswirkungen, wenn der Begriff "dauerhafte" enthalten ist oder eben nicht. So muss zum Beispiel davon ausgegangen werden, dass mit dem Begriff "dauerhafte" eine Hürde eingebaut würde, und zwar insofern, als dies dazu führen könnte, dass zum Beispiel ein Waldkompensationsprojekt nicht realisiert werden kann. Im Rahmen dieser Diskussion hat die Verwaltung ausgeführt, dass man sich bei diesem Kompensationsinstrument an den nationalen Vorgaben orientiere, wobei es zentral sei, dass es zu keiner Asymmetrie zwischen Abgeltung und Emission komme; dies ist der entscheidende Punkt. Es wurde von der Verwaltung ebenfalls ausgeführt, dass in den bestehenden Verordnungsregelungen von einer Bindungsdauer von dreissig Jahren ausgegangen werde.

Dementsprechend lohnt es sich insbesondere auch aus pragmatischen Überlegungen nicht, hier eine Differenz zum Ständerat zu schaffen. Ich bitte Sie deshalb, meiner Minderheit und damit dem Ständerat zu folgen.

Mein zweiter Minderheitsantrag betrifft Artikel 3 Absatz 2 und damit das sogenannte Inlandziel. Dabei geht es um die Frage, ob im Gesetz ein konkretes Inlandziel zur Verminderung der Treibhausgasemissionen definiert werden soll. Der Bundesrat verzichtet in seinem Entwurf darauf und hält fest, die Verminderung habe "in erster Linie" mit Massnahmen in der Schweiz zu erfolgen. Dabei soll der konkrete Anteil vom Bundesrat bestimmt werden.

Der Ständerat hat das so übernommen. Demgegenüber will die Mehrheit Ihrer Kommission festschreiben, dass mindestens 75 Prozent der Reduktion mit Massnahmen im Inland zu erfolgen haben. Es lohnt sich, dies im Zusammenhang mit anderen Bestimmungen dieser Vorlage zu sehen, und zwar insbesondere mit der Frage, ob der Kompensationssatz von aktuell maximal 120 Franken pro Tonne CO₂ mit der Zeit erhöht wird oder nicht. Die Mehrheit Ihrer Kommission will den Kompensationssatz bei 120 Franken belassen. Vor diesem Hintergrund müssen wir nun aber ehrlich sein: Wenn wir nicht erhöhen, d. h., wenn wir die entsprechende Lenkungsabgabe nicht erhöhen, ist es schlicht Augenwischerei, ein Inlandziel von 75 Prozent festzulegen, weil wir dafür einfach zu wenig finanzielle Mittel zur Verfügung haben.

Gemäss den Darlegungen der Verwaltung derzeit sieht die Vorlage derzeit Massnahmen vor, die zu einer Inlandreduktion von 34 Prozent führen können. Eine substantiell höhere Inlandreduktion, wie sie die Mehrheit Ihrer Kommission will, würde also zusätzliche und insbesondere deutlich stärkere Massnahmen bedingen. Anders gesagt: Eine Erhöhung des Inlandzieles ohne Stärkung des Massnahmensets bzw. der Instrumente wäre letztlich nicht glaubwürdig. Es ist schlussendlich tatsächlich eine Frage der Glaubwürdigkeit, was wir ins Gesetz schreiben und ob wir die passenden Massnahmen haben, mit denen wir das Ziel realistischerweise erreichen können.

Zu beachten ist auch, dass im Sommer 2021 das letzte CO₂-Gesetz vom Volk abgelehnt wurde. Schon damals diskutierten wir kontrovers über In- und Auslandziel. Die Bestimmung in der bundesrätlichen Fassung ist nun flexibel und erlaubt deshalb, auf den beschlossenen Massnahmenmix adäquat zu reagieren. Unser Ziel muss es sein, und dies wurde auch in der Eintretensdebatte von Bundesrat Röstli entsprechend betont, ein Gesetz zu realisieren, das in Kraft treten kann. Wenn wir es erneut mit zu starren Regeln überladen, ist die Mehrheitsfähigkeit einmal mehr gefährdet.

Ich bitte Sie deshalb, meiner Minderheit zuzustimmen und damit dem Ständerat zu folgen.

Strupler Manuel (V, TG): Mit meiner Minderheit bei Artikel 9 beantrage ich Ihnen, dem Ständerat zu folgen und Absatz 3 ersatzlos zu streichen. Hier nehmen die Ständeräte ihre Verantwortung gegenüber den Kantonen, die sie vertreten, wahr. Sie wissen, dass zusätzliche Statistiken und Erhebungen zusätzliche Kosten verursachen und dazu führen, die Bürokratie auszubauen, sei dies auf Gemeinde-, Kantons- oder eben auch Bundesebene. Nur schon wegen dem Wort "Bundesstatistikgesetz" in diesem Absatz stellen sich mir die Haare auf. Zudem ist es ein starker Eingriff in die operative Arbeit der Kantons- und Gemeindebehörden.

Sprechen Sie beispielsweise mit einem Installateur. Diese sind total frustriert. Der Einbau von Wärmepumpen wird von Bund und Kantonen stark unterstützt. Aber durch diese Unterstützung ist auch der Bedarf an





neuen Zertifikaten und Papieren, die an verschiedenen Stellen eingereicht werden müssen, und die Menge an Abklärungen, die gemacht werden müssen, gestiegen. Es gibt vermehrt Kontrollen, vor allem aber ist der bürokratische Aufwand gestiegen. Somit verpufft ein grosser Teil der eigentlich für die Umsetzung der Massnahmen gesprochenen Subventionsgelder für diese sinnlose zusätzliche Beschäftigung. Sorgen wir doch für

AB 2023 N 2496 / BO 2023 N 2496

Vereinfachungen anstatt für einen grösseren Aufwand, streichen wir also diesen Absatz.

Auch die Bundesverwaltung soll nicht mit zusätzlicher Arbeit belastet werden. Sie kann ihre Personalressourcen sinnvoller einsetzen. Damit tragen wir dazu bei, dass die Personalkosten nicht immer weiter wachsen und es bei der Begründung der Kosten dann nicht wieder heisst, wir Parlamentarier würden immer neue Aufgaben für die Verwaltung beschliessen.

Herzlichen Dank, wenn Sie meinen Minderheitsantrag unterstützen. Für mich als "statistikgeschädigten" Gewerbler – geschädigt durch unnötige Umfragen, Statistiken und Aufzeichnungen – wäre es ein Weihnachtsgeschenk, wenn Sie hier meine Minderheit unterstützen würden.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Mein Minderheitsantrag ist ein Weihnachtsgeschenk nicht nur an die Gewerbler, sondern an die ganze Gesellschaft. Es geht nämlich um die Frage, in welcher Form der vorgeschlagene Absenkpfad bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen abgehandelt werden soll. Hier hat die Kommission leider einen typischen Swiss Finish eingebaut, indem sie strengere Regeln als jene vorgeschlagen hat, die in den umliegenden Ländern in Europa gültig sind.

Meine Minderheit schlägt jetzt vor, dem Bundesrat zu folgen, und möchte eine zusätzliche Verschärfung aus dem Gesetz nehmen. Ich erachte es als unumgänglich, sich hinsichtlich der Zielwerte an der Europäischen Union zu orientieren, statt eine nationale Lösung zu suchen. Die Schweiz selbst hat ja keine Automobilhersteller und daher keinen Einfluss auf technische Gegebenheiten. Ob die entsprechenden Zielwerte eingehalten werden können, liegt bei den Importeuren, die die Fahrzeuge auf den Schweizer Markt bringen wollen und auf den Schweizer Markt bringen. Der Grossteil der importierten Personenfahrzeuge stammt aus der EU oder ist nach EU-Normen hergestellt und zugelassen. Daher ist es eigentlich eine logische Folge, dass wir diesen Grenzwert und auch diese Daten so übernehmen.

Mein Minderheitsantrag konkretisiert den Entwurf des Bundesrates ohne materielle Änderungen. Ursprünglich sind im bundesrätlichen Entwurf so wie im Beschluss des Ständerates die prozentualen EU-Reduktionsziele für die CO₂-Reduktion bei Personenwagen aufgeführt. Die konkreten Zielwerte auf europäischer Ebene wurden erst im August 2023 mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1623 publiziert. Daher sind nun in meinem Minderheitsantrag die Zielwerte in effektiven Zahlen aufgeführt, materiell entspricht dies aber genau dem Entwurf des Bundesrates.

Die Zielwerte ab 2025 entsprechen dem weltweit harmonisierten Testverfahren für leichtgewichtige Nutzfahrzeuge, dem sogenannten WLTP-Messverfahren, umgerechnet 95 Gramm pro Kilometer für Personenwagen und 147 Gramm pro Kilometer für leichte Nutzfahrzeuge. Bei schweren Fahrzeugen wird im CO₂-Gesetz keine Konkretisierung von Werten vorgeschlagen, da die Regelung anders ausgestaltet ist und je nach Fahrzeugtyp eben sehr stark variiert. Die EU-Ausgangswerte können zwar festgehalten werden, eine konkrete Definition der Zielwerte auf Gesetzesstufe würde aber bereits einen hohen Detaillierungsgrad im Gesetz bedeuten. Aus meiner Sicht gehört das schlussendlich auf der Verordnungsebene geregelt.

Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag anzunehmen und sich hier ganz klar an den europäischen Grenzwerten zu orientieren und somit auch unseren Importeuren die notwendige Rechtssicherheit zu geben.

Girod Bastien (G, ZH): Die Neuwageneffizienz ist ein wichtiges Instrument und der wichtigste Hebel im Verkehrssektor, um die Emissionen zu reduzieren. Der Vorteil dieses Instrumentes ist – und das sollte auch ein Vorteil anderer Instrumente sein –, dass die Unternehmen in die Pflicht genommen werden. Damit hat das Instrument auch eine sehr hohe Akzeptanz. Die Unternehmen haben dann mehr Möglichkeiten, die Klimabelastung zu beeinflussen.

Auch wenn wir in der Schweiz selber keine Fahrzeuge herstellen, Herr Jauslin, wissen Sie ja, dass der Mittelwert stark davon beeinflusst ist, wie sich die Fahrzeugflotte zusammensetzt. Genau dort haben Importeure einen sehr grossen Einfluss mit der Werbung, die sie machen, und mit der Art, wie sie die Autos verkaufen. Es ist ja so, dass das gleiche Fahrzeug mit den gleichen Anforderungen bezüglich Stärke, Volumen usw. riesengrosse Unterschiede bezüglich Klimabelastung aufweisen kann. Man kann ein elektrisches Auto nehmen, dann ist man bei null, oder man kann das Gegenteil machen, und dann hat man sehr hohe Emissionen. Hier haben die Importeure einen grossen Einfluss.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



Genau um diesen Einfluss geht es, nämlich darum, dass dieser im Sinne des Klimaschutzes genutzt wird. Deshalb müssen die Importeure hier in die Pflicht genommen werden. Die Beeinflussung geschieht auch am Anfang, also nicht erst dann, wenn die Fahrzeuge schon verkauft und bei den Haushalten sind, sondern am Anfang, nämlich bei der Zulassung. Das ist der richtige Moment – deshalb auch die hohe Akzeptanz.

Die EU, die uns in vielen Punkten bezüglich Umwelt, Nachhaltigkeit und Klima am Überholen ist, plant für 2035, hier auf null zu gehen. Mit diesem Instrument können wir den Betrieb von leichten Nutzfahrzeugen und Personenwagen netto-null-kompatibel gestalten. Genau das plant die EU für 2035. Deshalb liegt hier eigentlich ein Kompromissantrag vor, den alt Nationalrat Kurt Egger in der Kommission gestellt hatte und den ich übernommen habe. Es handelt sich um eine Minderheit, nicht um eine Mehrheit. Deshalb bringt es nichts, den Kompromissantrag aufrechtzuerhalten. Wir folgen hier besser der EU. Ich werde diesen Minderheitsantrag entsprechend zurückziehen.

Es ist dennoch wahrscheinlich auch wichtig, mitzunehmen, dass das Gesetz bis 2030 befristet ist. Nach 2030 geht es schnell weiter in Richtung Elektromobilität. Dazu müssen wir die Voraussetzungen schaffen, insbesondere auch bezüglich der Ladeinfrastruktur. Da haben Sie auch bereits in diesem Gesetz die Möglichkeit, das zu unterstützen. Dies tun wir aber nicht, indem wir die Förderung zurückfahren, wie das der Ständerat will, sondern indem wir wie der Bundesrat eine Unterstützung gewährleisten, sodass wir rechtzeitig die entsprechende Ladeinfrastruktur haben.

Clivaz Christophe (G, VS): Ce projet de loi sur le CO2 contient des objectifs en matière d'émissions de CO2 également pour les véhicules utilitaires lourds qui sont neufs; c'est une nouveauté et c'est à saluer. Ces objectifs visent une réduction des émissions de CO2 de 15 pour cent à partir de 2025 et de 30 pour cent à partir de 2030.

Ma minorité propose un objectif de 45 pour cent de réduction des émissions à partir de 2030 afin de s'aligner sur les objectifs qui devraient prochainement être adoptés par l'Union européenne. En effet, la Commission européenne a décidé de renforcer ses objectifs: elle veut réduire les émissions de 45 pour cent d'ici 2030, de 65 pour cent d'ici 2035 et de 90 pour cent d'ici 2040 pour ce qui concerne les véhicules lourds.

Cette proposition de la Commission européenne a été récemment validée par la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire du Parlement européen. Ce dernier doit cependant encore se prononcer.

Cette adaptation des objectifs semble faisable, car de plus en plus de constructeurs annoncent s'être eux-mêmes fixé comme objectif pour 2030 de vendre une part de 30 à 50 pour cent de camions à zéro émission. Cependant, je retirerai ma minorité dans la mesure où le Parlement européen n'a pas encore adopté ces nouveaux objectifs et qu'un refus de ce conseil pourrait donner un mauvais signal politique en étant interprété comme une volonté de la Suisse de faire bande à part en matière d'objectifs de réduction des émissions de CO2 pour les camions.

Une fois que le Parlement européen aura définitivement adopté ces nouveaux objectifs, ce qui pourrait être le cas dès le début de l'année prochaine, le Conseil des Etats pourra, le cas échéant, reprendre le dossier et intégrer les nouveaux objectifs de réduction dans la loi.

Je retire donc ma proposition de minorité, mais je serais néanmoins intéressé, Monsieur le conseiller fédéral Rösti, de savoir quelle est votre position. Soutenez-vous l'idée que la Suisse reprenne à terme les objectifs de l'Union européenne

AB 2023 N 2497 / BO 2023 N 2497

en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules lourds? Merci d'avance pour votre réponse.

Suter Gabriela (S, AG): Gerne begründe ich Ihnen meinen Minderheitsantrag zu Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a. Es geht hier um die CO2-Flottenzielwerte. CO2-Flottenzielwerte verpflichten die Autoimporteure, die durchschnittlichen CO2-Emissionen der in der Schweiz neu zugelassenen Autos stetig abzusenken. Diese Massnahme ist enorm wichtig, weil der Verkehr momentan immer noch für über ein Drittel der in der Schweiz ausgestossenen CO2-Emissionen verantwortlich ist – 38 Prozent im Jahre 2021.

Die Flottenelektrifizierung ist der wichtigste Hebel, um unsere Reduktionsziele im Verkehr zu erreichen. Um diese Flottenziele zu berechnen, werden verschiedene Kriterien berücksichtigt. Emissionsarme Fahrzeuge müssen bevorzugt werden; es darf nicht zu einer Verzerrung kommen.

Der Bundesrat schlug vor, bei der Berechnung die Eigenschaften der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte zu berücksichtigen: neben der Standfläche und der Nutzlast auch das Gewicht. Der Ständerat hat das Kriterium





des Gewichts gestrichen. Warum das? Jahrelang hatten die schwersten Neuwagen auch den höchsten CO₂-Ausstoss. Seit 2022 dominiert aber das Zusatzgewicht der Elektroauto-Batterie. Jetzt gilt: Je schwerer die Fahrzeuge, desto weniger CO₂ stossen diese aus.

Der Ständerat wollte das Flottenziel verschärfen, indem er das Gewicht herausstrich. Er hat damit aber eigentlich das Gegenteil bewirkt. Er wollte verhindern, dass Importeure von einem weniger strengen Flottenziel profitieren können. Unter anderem die Eidgenössische Finanzkontrolle hatte diese Korrektur auf der Grundlage der damaligen Datenlage empfohlen. Bei diesem Vorgehen ist der Ständerat davon ausgegangen, dass das Gewicht ausschliesslich als Bonus berücksichtigt wird. Mittlerweile ist das eben anders. Die EU hat ihre Kriterien angepasst. Die neuen Vorschriften sollen im Jahre 2025 in Kraft treten. Ab dann kann das Gewicht eben auch als Malus berücksichtigt werden. Schwere Hybridautos würden dann eben auch entsprechend benachteiligt.

Alt Ständerätin Lisa Mazzone hat dies in der Ständeratsdebatte übrigens bereits erwähnt: "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." (AB 2023 S 903)

Ich fasse zusammen: Im Ständerat wurde explizit gewünscht, dass der Nationalrat die Regelung noch einmal anschau und an die neuen EU-Vorschriften anpasse. Es ist sinnvoll, die gleichen Kriterien wie in der EU anzuwenden. Dies wurde uns auch von Herrn Bundesrat Röstli in der Kommission zugesichert. Der Ständerat hat seinen Entscheid auf der Grundlage von mittlerweile veralteten Daten und veralteten EU-Vorschriften gefällt. Das müssen wir jetzt korrigieren.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen – dies auch dann, wenn Sie noch nicht gänzlich überzeugt sind –, denn es ist wichtig, hier eine Differenz zum Ständerat zu schaffen, damit man das noch einmal genau prüfen kann.

Flach Beat (GL, AG): Ich spreche hier zu meinem Minderheitsantrag zu Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe a. Hier geht es um die Ziele hinsichtlich der Personenwagenflotte in der Schweiz; diese Ziele werden vom Bundesrat in Zusammenarbeit mit den Importeuren erarbeitet. Es geht auch um die Frage, welche Fahrzeuge hier angerechnet werden und welche nicht. Die Schweiz steht im Index der Anzahl Personenwagen pro Kopf der Bevölkerung auf dem 15. Platz von 250 oder 230 Ländern.

Die Personenwagen in der Schweiz haben mittlerweile ein durchschnittliches Gewicht von 1400 Kilogramm pro Fahrzeug. In den letzten sechs Jahren ist das durchschnittliche Gewicht der Fahrzeuge um 128 Kilo pro Fahrzeug gestiegen.

Hier will man gemäss diesem Absatz mit Zielvorgaben, die zusammen mit den Importeuren erarbeitet werden, dafür sorgen, dass die Personenwagen in Zukunft CO₂-neutral werden und es einen Absenkpfad gibt. Gute Fahrzeuge sollen angerechnet werden, schlechte Fahrzeuge sollen das Gewicht dann auch entsprechend erhöhen, und das soll vor allen Dingen den Anreiz schaffen, dass diese Fahrzeuge etwas nachhaltiger werden. Nun geht es hier darum, festzuhalten, wie diese Personenwagen definiert werden. Personenwagen werden in der Schweiz im Rahmen des Nachvollzugs des europäischen Rechtes definiert. Im europäischen Recht sind Personenwagen in einer Verordnung definiert. In dieser Verordnung sind Personenwagen, die klein sind, insbesondere kleine Elektrofahrzeuge, ausgenommen. Warum ist das so? Es ist nicht so, dass man nicht damit herumfahren könnte, sondern es ist einfach aus der Geschichte heraus entstanden, dass ein Personenwagen offensichtlich 1400 Kilogramm schwer und entsprechend gross sein muss.

Für mich erschliesst sich aber nicht, wieso man mit 1400 Kilogramm Stahl und Plastik 90 Kilogramm Mensch von A nach B transportieren muss, damit das ein Auto ist. Ich wollte deshalb mit dem Antrag dieser Minderheit dafür sorgen, dass bestimmte Fahrzeuge in diese Anrechnung aufgenommen werden können, etwa kleine Fahrzeuge wie beispielsweise der Microlino, der aufgrund einer Schweizer Entwicklung entstanden ist, oder der Twizy. Beide Fahrzeuge verursachen etwa 65 Prozent weniger CO₂ als ein Tesla. Sie brauchen etwa ein Drittel der Standfläche und sind mit 650 Kilogramm Gewicht auch nur etwa halb so schwer wie ein durchschnittlicher Personenwagen.

Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, dass normale, herkömmliche Personenwagen durch vernünftigeren Fahrzeuge ersetzt werden. Ein hoher Anteil der Personenwagen sind Zweitfahrzeuge – da stehen zwei Weitrecken-Benziner oder -Diesel pro Familie herum.

Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs kommt sowieso. Es würde aber mit dieser Minderheit ein Anreiz geschaffen, entsprechend schneller voranzugehen und vernünftigeren Fahrzeuge einzusetzen, als





dies heute üblich und im Durchschnitt auch der Fall ist. Ich muss aber auch zur Kenntnis nehmen, dass sämtliche Umweltverbände und fast alle Parteien gegen diesen Vorschlag sind, weil sie die Befürchtung haben, dass dann an einen Benziner quasi einfach noch ein leichtes Fahrzeug dieser Klasse angehängt würde und die Flottenziele entsprechend verwässert würden. Ich kann dieses Argument nicht vollkommen zurückweisen. Ich gehe aber nicht davon aus, dass jemand einfach aus Spass ein solches Fahrzeug importiert und dann stehenlässt. Ich selber habe einen solchen Kleinwagen, ein Schweizer Design-Fahrzeug, und mache damit heute rund 95 Prozent dessen, was ich sonst mit dem Benziner machen würde. Dieser steht jetzt der Familie zur Verfügung. Ich brauche den Kleinen viel häufiger als den Grossen. Der Grosse steht halt herum, und das sollte ja eigentlich das Ziel sein, wenn wir CO₂-Emissionen reduzieren wollen.

Der langen Rede kurzer Sinn: In Anbetracht dessen, dass hier eine ganze Phalanx gegen diesen Minderheitsantrag steht, ziehe ich ihn zurück, hoffe aber, dass es vielleicht in der Verordnung so aufgenommen wird und diese Kleinfahrzeuge dann in Zukunft angerechnet werden, denn ihr Einsatz ist wesentlich vernünftiger als jener grosser, schwerer Fahrzeuge.

Heer Alfred (V, ZH): Herr Flach, Sie haben ausgeführt, wie schwer Personenwagen sind und dass sie nur vier oder fünf Personen transportieren können. Können Sie mir sagen, wie schwer eine SBB-Lokomotive ist?

Flach Beat (GL, AG): Eine SBB-Lokomotive ist um ein Vielfaches schwerer, aber darum geht es eigentlich gar nicht; vielmehr geht es um die CO₂-Einsparung pro Person. Sie können mit einer S-Bahn-Lokomotive ja auch nicht überall hinfahren. Darum bin ich überzeugt, dass der motorisierte

AB 2023 N 2498 / BO 2023 N 2498

Individualverkehr weiterhin einen Platz in unserem Verkehrsmodell haben wird – vielleicht nicht mehr in dem Sinn, dass man mit dem grossen SUV fünf Kilometer zur Arbeit und zurück fährt, sondern stattdessen mit einem kleinen Elektrofahrzeug, was eben vernünftiger wäre. Das wäre doch eigentlich das Ziel. Leiser, schöner und dann erst noch cool, Herr Heer.

Munz Martina (S, SH): Das Klima- und Innovationsgesetz wurde im Juni 2023 angenommen. Die SP-Fraktion verlangt jetzt die konsequente Umsetzung.

Mit der Senkenleistung wird CO₂ aus der Atmosphäre genommen. Wenn diese Massnahme eine Wirkung erzielen soll, dann muss das CO₂ dauerhaft gespeichert werden. Die Minderheit Vincenz will in Artikel 2 auf die Dauerhaftigkeit der Bindung an ein Speichermedium verzichten. Was nützt es, wenn mit viel Mittelaufwand CO₂ aus der Luft genommen wird, das dann kurzfristig wieder an die Luft abgegeben wird? Das wäre eine reine Energie- und Geldverschwendung. Wir lehnen diesen Minderheitsantrag ab.

Die SP-Fraktion fordert in Artikel 3 ehrgeizige Reduktionsziele. Die CO₂-Emissionen müssen bis 2030 gegenüber 1990 halbiert werden. Doch die Ziele sind nicht wirklich ambitioniert, denn ein Viertel der Reduktion kann im Ausland erkaufte werden. Das ist teuer, und das hat keine nachhaltige, strukturelle Wirkung in der Schweiz. Mit diesem Ablasshandel bleiben wir weiterhin abhängig von fossilen Brennstoffen, und wir schicken Geld ins Ausland. Umso aufwendiger wird die CO₂-Reduktion nach 2030. Wir überlassen damit den kommenden Generationen Altlasten, die sie teuer zu stehen kommen.

Die Minderheit Vincenz will bei Artikel 3 Absatz 2 sogar hinter das wenig ambitionierte Ziel der Kommissionsmehrheit zurück, und damit wird das Gesetz noch zahnloser. Die SP-Fraktion lehnt auch diesen Minderheitsantrag ab.

Wir unterstützen aber den Eintrag von wesentlichen Angaben zur Wärmeerzeugung ins Gebäude- und Wohnungsregister. Das ermöglicht eine faktenbasierte Klimapolitik. Wir lehnen deshalb den Antrag der Minderheit Strupler ab.

Noch immer macht der Strassenverkehr rund einen Drittel des CO₂-Ausstosses aus. Die EU setzt deshalb den Hebel bei der Neuwagenflotte an. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen für Neuwagen sinken kontinuierlich, weil der Anteil an Elektroautos steigt. Die Schweiz muss dringend die EU-Emissionsstandards im neuen CO₂-Gesetz übernehmen. Bei tieferen Standards werden europaweit Autos, die den Anforderungen der EU nicht mehr genügen, in der Schweiz abgesetzt. Die Schweiz würde dadurch zum Zielland für CO₂-Schleudern. Der Antrag der Minderheit Jauslin führt zudem zu Fehlanreizen. Das hat die Entwicklung der Jahre 2016 bis 2018 gezeigt. Die schweren SUV profitierten von emissionsarmen Elektroautos. Mit fossilen Treibstoffen betriebene Neuwagen stiessen immer mehr CO₂ aus. Die SP-Fraktion wird deshalb den Antrag der Minderheit Jauslin zu Artikel 10 ablehnen.

Wir hätten den Antrag der Minderheit Girod zu Artikel 10 unterstützt, obwohl er eigentlich zu wenig weit geht. Die EU-Kommission hat ja bereits Emissionsgrenzen für Neuwagen auf null gesetzt. Aber der Antrag der





Minderheit wurde jetzt deswegen zurückgezogen.

Das Gewicht der Fahrzeuge wird in der EU bei der Berechnung mitberücksichtigt. Damit werden leichtere Elektrofahrzeuge bevorzugt. Der Bundesrat hat dies in seinem Gesetzentwurf auch gefordert. Leider ist die Mehrheit dem Ständerat gefolgt und davon abgewichen. Die Minderheit Suter fordert in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a die Berücksichtigung des Gewichts. Die SP-Fraktion bittet Sie, dem Antrag der Minderheit Suter und damit Gewichtskorrekturen zuzustimmen. Ich danke Ihnen dafür.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Im Namen der Mitte-Fraktion ersuche ich Sie, im Block 1 überall der Mehrheit zu folgen. Ich mache ein paar Ausführungen zu ausgewählten Minderheiten.

Beim Antrag der Minderheit Vincenz zu Artikel 2 Buchstabe h geht es um die Dauerhaftigkeit der Kohlenstoffspeicherung. Für uns ist klar, dass "dauerhaft" nicht "unendlich" bedeuten kann. Alles hat irgendwann ein Ende. Uns wurde in der Kommission versichert, dass "dauerhaft" nicht "unendlich" heisst und dass man bei der Auslegung des Begriffs vielmehr von einer Dauer von rund dreissig Jahren und mehr ausgehen kann. Für die Mitte-Fraktion ist die CO₂-Senkenleistung des Waldes überhaupt nicht bestritten. Sie darf auch durch die Einfügung des Wortes "dauerhaft" nicht irgendwie infrage gestellt werden. Trotzdem ist es auch bei der CO₂-Senkenleistung des Waldes sinnvoll, auf "dauerhaft" zu setzen. Es nützt nichts, wenn Sie den Wald nach kurzer Zeit wieder abholzen.

Beim Antrag der Minderheit Vincenz zu Artikel 3 Absatz 2 geht es um die Frage des verbindlichen Inlandziels von 75 Prozent. Wir haben dies in der Kommission ausführlich diskutiert, es war auch gestern bei uns in der Fraktion ein grosses Thema. Die Frage ist natürlich, ob es überhaupt realistisch ist, mit den Massnahmen, die man ins Gesetz reinschreibt, dieses Ziel zu erreichen. Für uns ist klar – und das werden wir in einem weiteren Block diskutieren –, dass wir die CO₂-Abgabe nicht über den Satz von 120 Franken pro Tonne CO₂ erhöhen möchten. Trotzdem möchten wir am 75-Prozent-Ziel festhalten. Uns ist wichtig, dass die Wertschöpfung in der Schweiz anfällt.

Ich glaube, bei diesen Überlegungen muss man auch in Betracht ziehen, dass wir früher in diesem Jahr das Klima- und Innovationsgesetz beschlossen haben, mit dem wir in den nächsten Jahren 3,4 Milliarden Franken in das Thema investieren werden. Wir haben ein zusätzliches Instrumentarium geschaffen.

Zum Antrag der Minderheit Jauslin zu den Absätzen 1, 1bis und 3 von Artikel 10 des CO₂-Gesetzes, zum Absenkpfad für die Flottenziele bei den Personewagen: Beim Verkehr muss man sich natürlich grundsätzlich überlegen, auf welches Instrument man setzen möchte. Will man den Treibstoff verteuern, möchte man irgendwelche Technologien verbieten, oder macht man es mit dem Ansatz des Absenkpades für die Flottenziele?

Für unsere Fraktion ist der Absenkpfad für die Flottenziele der richtige Weg, um die Ziele im Verkehrsbereich zu erreichen. Wenn man bedenkt, dass die Elektromobilität in den nächsten Jahren weitere Marktanteile gewinnen wird, dann würde die Annahme des Minderheitsantrages aus unserer Sicht dazu führen, dass in den ersten Jahren dank des Imports von Null-Emissions-Fahrzeugen die restlichen Fahrzeuge nur umso mehr CO₂ ausstossen dürften. Das widerspricht aus unserer Sicht dem Sinn und Geist des vorliegenden Gesetzes.

Zum Antrag der Minderheit Girod zu den Absätzen 1a und 1ter von Artikel 10: Ich glaube, dieser Minderheitsantrag wurde zurückgezogen. Das werden dann unsere Nachfolger einmal anschauen müssen; dieses CO₂-Gesetz wird ja relativ regelmässig revidiert.

Die Verschärfung, wie sie die Minderheit Clivaz Christophe bei Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b beantragt, wollen wir ebenfalls nicht annehmen.

Der Antrag der Minderheit Flach für diese Lex Twizy, Lex Microlino in Artikel 11 Absatz 4 Buchstabe a wurde jetzt ja zurückgezogen. Das Anliegen an sich ist uns sehr sympathisch, aber es hat uns dann doch nicht überzeugt, derart detailliertes EU-Verordnungsrecht bei uns ins CO₂-Gesetz zu schreiben.

Abschliessend bitte ich Sie nochmals, in diesem Block überall der Mehrheit zu folgen.

Clivaz Christophe (G, VS): Je vous donne la position du groupe des Verts concernant les différentes minorités de ce bloc 1, celles qui n'ont pas été retirées.

Nous rejetons la proposition de la minorité Vincenz à l'article 2 lettre h. Pour que le principe des puits de carbone puisse fonctionner, il est évident que cette fixation doit être "durable" et non provisoire.

Nous rejetons aussi la proposition de la minorité Vincenz à l'article 3 alinéa 2, car nous souhaitons maintenir l'objectif fixé dans la loi actuelle de 75 pour cent de réduction de gaz à effet de serre (GES) par des mesures prises en Suisse. Je l'ai déjà évoqué dans le débat d'entrée en matière, il est important que la Suisse fasse sa part en matière de réduction





des émissions. En plus, cela permet de créer des emplois dans notre pays.

Nous rejetons la proposition de la minorité Strupler à l'article 9 alinéa 3. Il est important d'enregistrer dans le Registre fédéral des bâtiments et logements les informations concernant les installations de chauffage lors de la construction de nouveaux bâtiments ou lors du remplacement de ces installations, comme le propose le Conseil fédéral. Avoir des données est important pour pouvoir mieux piloter l'action publique dans ce domaine. Nous rejetons la proposition de la minorité Jauslin à l'article 10 alinéas 1, 1bis et 3 qui vise à affaiblir les objectifs de réduction fixés pour les voitures de tourisme tels qu'adoptés par la majorité de la commission. Il faut rappeler que le secteur des transports est le seul qui n'a quasiment fait aucun progrès en matière de réduction des GES depuis 1990. Seule l'adoption de la proposition de la majorité de la commission permet d'espérer atteindre l'objectif fixé pour les transports routiers dans la loi sur le climat et l'innovation adoptée en juin 2023 par le peuple, à savoir une réduction de 57 pour cent des émissions de CO₂ d'ici 2040 par rapport à 1990.

Nous suivons la minorité Suter à l'article 11 alinéa 3 lettre a, qui propose de s'aligner sur l'Union européenne, qui a récemment adapté sa méthode de calcul de la valeur cible pour les véhicules neufs en tenant également compte du poids des véhicules. C'est un élément important afin de ne pas favoriser les véhicules lourds dont le bilan carbone est plus mauvais que celui des véhicules plus légers.

Pour terminer, nous rejetons les trois propositions individuelles qui ont été déposées dans ce bloc 1.

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): In Block 1 geht es um den Zweck des Gesetzes, um Begrifflichkeiten, Reduktionsziele, Mittel zur Zielerreichung, Vorgaben für Fahrzeuge, das Emissionshandelssystem und auch um die Berichterstattung. Die FDP-Liberale Fraktion wird in diesem Block mit Ausnahme der Minderheit Jauslin bei Artikel 10 Absätze 1, 1bis, 2 und 3 sowie meiner beiden Minderheiten bei Artikel 2 Litera h und Artikel 3 Absatz 2 jeweils der Mehrheit folgen und die weiteren Minderheitsanträge ablehnen.

Die Begründung für die Gutheissung der Minderheitsanträge Vincenz, also meiner eigenen Minderheitsanträge, sowie der Minderheitsanträge Jauslin wurde Ihnen bereits vorgetragen; ich verzichte grundsätzlich auf eine Wiederholung. Allerdings hat mich das Votum der Mitte-Fraktion doch nochmals herausgefordert, daher betone ich in Bezug auf meinen Minderheitsantrag zum Inlandziel erneut: Wenn wir ein Inlandziel festlegen, dann sollten wir wahrscheinlich auch weiter hinten im Gesetz die entsprechenden Massnahmen beschliessen. Wir haben gehört, dass von der Mitte-Fraktion am Ende keine Erhöhung der CO₂-Abgaben vorgesehen ist, dass aber trotzdem ein Inlandziel von 75 Prozent statuiert werden soll. Mit Verlaub, das geht meines Erachtens nicht auf, auch nicht mit einem Verweis auf das Klima- und Innovationsgesetz, wo zugegebenermassen Gelder gesprochen wurden. Meines Erachtens wird es mit einem Inlandziel von 75 Prozent einfach nicht aufgehen. Diesbezüglich – und jetzt spreche ich wieder für die FDP-Liberale Fraktion – sind wir konsistent. Wir werden uns gegen eine Erhöhung der Abgabe aussprechen, dann aber konsequenterweise auch auf ein Inlandziel in dieser Höhe verzichten.

Mit Artikel 9 Absatz 3 will der Bundesrat im Zusammenhang mit dem Gebäudepark die Baubewilligungsbehörden verpflichten, bei Neubauten oder beim Ersatz der Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in Altbauten die wesentlichen Angaben in das entsprechende eidgenössische Register einzutragen. Es handelt sich um das Gebäude- und Wohnungsregister. Eine derartige Übersicht über die ganze Schweiz fehlt aktuell. Diese wäre aber sinnvoll, um zukünftig eine objektive Datengrundlage zu haben, wenn es um Förderprogramme im Gebäudebereich geht. Die Minderheit Strupler will davon nichts wissen und befürchtet einen administrativen Grossaufwand. Aber, mit Verlaub, Herr Kollege Strupler, das entsprechende Register besteht bereits und soll nun einfach eine zusätzliche und unserer Ansicht nach sinnvolle und auch nützliche Information übermittelt erhalten. Damit haben wir in der Zukunft, wenn es um die Evaluation von Förderprogrammen geht, eine faktenbasierte Grundlage, um dann weitere Entscheide fällen zu können. Die FDP-Liberale Fraktion wird deshalb den Minderheitsantrag Strupler ablehnen.

Ebenfalls zur Ablehnung hätten wir die Anträge der Minderheiten Girod und Clivaz Christophe empfohlen, aber sie wurden zurückgezogen. Ich verzichte deshalb auf entsprechende Ausführungen.

Bei der Regelung der individuellen Zielvorgaben für Fahrzeuge ist massgebend, hinsichtlich welcher Kriterien die Berechnung der individuellen Zielvorgaben erfolgen soll. Der Bundesrat will in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a, dass bei der Festlegung der Berechnungsmethode neben der Standfläche und der Nutzlast auch das Gewicht eines Fahrzeugs zu berücksichtigen ist. Der Ständerat hat das Kriterium Gewicht gestrichen. Er wollte damit durchaus etwas Gutes für den Klimaschutz tun, weil nicht nur benzin- oder dieselbetriebene SUV, sondern insbesondere auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge ein höheres Gewicht haben. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass das System in der EU, wo das Gewicht heute einen Bonus darstellt, per 2025 ändern wird, und dann wird das Gewicht zu einem Malus. Es macht deshalb Sinn, das Kriterium Gewicht auszuklam-





mern. Diesem Antrag folgte die Mehrheit Ihrer Kommission. Die Minderheit Suter will hingegen zum Entwurf des Bundesrates zurückkehren. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt die Mehrheit und damit die ständerätliche Version und lehnt den Minderheitsantrag Suter ab.

Zum Minderheitsantrag Flach muss ich mich auch nicht mehr gross äussern. Wir hätten ihn zur Ablehnung empfohlen, aber – es ist mir wichtig, das zu betonen – das ist keine Absage an eine allfällige Förderung von leichten Elektrofahrzeugen. Letztere soll jedoch nicht im Sinne einer gegenseitigen Verrechnung im Rahmen der Neuwagenflotte erfolgen.

Zusammenfassend bitte ich Sie namens der FDP-Liberalen Fraktion, in diesem Block meine beiden Minderheiten, also die Minderheiten Vincenz, sowie die Minderheit Jauslin zu unterstützen und ansonsten der Mehrheit zu folgen.

Graber Michael (V, VS): Wenn man vorhin bei der Eintretensdebatte den Voten der Kollegen Girod und Clivaz gelauscht hat, dann hätte man den Eindruck bekommen können, dass die Grünen die Wahl gewonnen haben. Sie wissen aber selbst, dass dem nicht so ist.

Wir sind ja trotzdem alle auf diese Vorlage eingetreten. Warum? Weil wir eben schauen wollten, wie es bei Ihnen um die Abstimmungsversprechen steht, die Abstimmungsversprechen, die Sie im Rahmen des Klima- und Innovationsgesetzes abgegeben haben. Damals haben Sie nämlich gebetsmühlenartig wiederholt: Erstens wird es keine neuen Verbote geben, und zweitens wird es keine neuen Abgaben geben.

Mit Ausnahme der SVP haben Sie 2021 die Abstimmung zum CO₂-Gesetz verloren, und wir haben am 18. Juni 2023 mit dem Volks-Ja die Abstimmung zum Klima- und Innovationsgesetz verloren. Das Volk hat aber zweimal das Gleiche gesagt. Das Volk hat bei der Ablehnung des CO₂-Gesetzes gesagt: Wir wollen keine neuen Abgaben. Mit dem Ja zum Klima- und Innovationsgesetz hat es gesagt: Wir wollen diese schönen Ziele, die gut tönen, und wir wollen ein paar Subventionen verteilen, aber wir wollen keine neuen Abgaben. Das war Ihr Versprechen an das Volk, und an dem werden wir Sie auch hier in dieser Gesetzesberatung messen.

Von diesem Versprechen ist beim Ständerat freilich noch sehr viel hängengeblieben, bei Ihnen aber nicht, und – so ist es mir während der Beratung vorgekommen – Sie haben auch vergessen, dass wir hier und heute in einer ganz anderen Besetzung tagen, als das in der Kommission noch der Fall war. Dort hatten wir ja noch die alten Mehrheiten; heute, hier in diesem Saal, sind es die neuen. Es freut mich natürlich, dass wir nun nicht mehr allein auf weiter Flur stehen, sondern zusammen mit der FDP- und der Mitte-Fraktion konstruktiv an einem schlanken – das war immer die Idee: an einem schlanken – CO₂-Gesetz arbeiten können, ohne neue Abgaben.

AB 2023 N 2500 / BO 2023 N 2500

Die entsprechenden Abänderungsanträge werden zwar erst in Block 2 kommen, aber mit dieser neuen Überführungspflicht wird auch der Treibstoff teurer, und zwar um bis zu 10 Rappen pro Liter Benzin.

An der Privatjetabgabe, welche die Kommission zusätzlich aufgenommen hat, stört uns zweierlei. Erstens befeuern Sie einmal mehr eine Neiddebatte, indem Sie von einer Bonzensteuer sprechen. Diese Neidsteuer ist für unseren Tourismus und unseren Wirtschaftsstandort sehr gefährlich und würde diesen nachhaltig schwächen. CEO und Reiche würden dann ins Ausland gehen, und vor allem die Flughäfen in Bern, Lugano, St. Gallen, Sitten, Samedan oder auch Saanen würden das zu spüren bekommen.

Was mich aber noch viel mehr stört, ist, wenn ich sehe, dass Klimakriminelle aus dem Ausland nach Genf gehen, die Rollbahn blockieren, sich an Privatjets ketten und dabei von Greenpeace, Stay Grounded, Extinction Rebellion, Scientist Rebellion und anderen Gruppierungen unterstützt werden. In anderen Ländern werden Sachbeschädigungen begangen, werden Privatjets mit Farbe zugeschüttet. Sie scheinen sich davon beeindrucken zu lassen und kommen diesen illegalen Machenschaften jetzt auf halbem Weg entgegen, indem Sie eben diese Privatjetabgabe einführen wollen – entgegen Ihren Versprechungen, welche Sie im Vorfeld der Abstimmungen vom 18. Juni gemacht haben, dass es keine neuen Abgaben geben werde. Das können wir nicht gutheissen.

Zu den Minderheiten muss ich mich nicht mehr lange äussern, weil die Anträge der Minderheiten Clivaz Christophe und Girod zurückgezogen wurden. Auch der sehr vernünftige Antrag der Minderheit Flach wurde zurückgezogen, was ich im Namen meiner Fraktion sehr bedauere. Aber ich möchte Ihnen doch sagen: Kehren Sie zurück zur Vernunft, folgen Sie dem Ständerat, und lösen Sie Ihre Versprechen ein.

In diesem Block bitte ich Sie namens meiner Fraktion insbesondere auch, der Minderheit Strupler zu folgen. Denn sonst werden Sie nicht nur Ihr Abstimmungsversprechen, wonach es keine neuen Abgaben geben werde, brechen, sondern Sie werden mit dem CO₂-Gesetz auch ein weiteres Mal ein Bürokratiemonster kreieren, wenn in jeder Gemeinde die Administration im Rahmen einer Baubewilligung sämtliche Angaben zu einer





Wärmepumpe in ein System eingeben muss. Das wird dann zu Bürokratisierung führen, und das wollen wir selbstverständlich nicht.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne vorzugehen, und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Bäumle Martin (GL, ZH): In Block 1 wird die grünliberale Fraktion praktisch immer mit der Mehrheit stimmen. Ein zentraler Punkt werden die Ziele sein, und hier sind wir klar für höhere Inlandziele. Wir wissen zwar, dass CO₂ global ausgestossen wird, aber jedes Land muss seine Klimaziele erreichen. Das wird aber nicht funktionieren, wenn wir denken, dass wir im Ausland Ziele erfüllen können, diese im Inland aber nicht erreichen wollen. Wir müssen im Inland netto null erreichen. In diesem Sinne ist ein vernünftiges, aber möglichst hohes Inlandziel ein sinnvoller Ansatz, was nicht heisst, dass nicht ein Teil der Kompensation im Ausland erfolgen darf. Eigentlich müssten wir im Ausland überkompensieren, weil wir einen Teil des CO₂ ja mit Produkten importieren. Wir müssten also eigentlich deutlich weiter gehen als das, was dieses Gesetz vorsieht.

In Artikel 10 sind weiter die Ziele und auch Zwischenziele bei den Fahrzeugen definiert. Hier sind wir auch bei der Mehrheit und bitten Sie, ihr ebenfalls zu folgen. Es besteht sonst das Risiko, dass, wie dies auch schon der Fall war, in den ersten Jahren nichts geschieht. 2030 wird dann plötzlich festgestellt, dass man weit vom Ziel entfernt ist, und dann gibt man dieses Ziel auf oder trifft irgendwelche Massnahmen. Wie ich das eingangs gesagt habe: Das Ganze wird nicht gratis sein – Sie können den Pelz nicht waschen, ohne ihn nass zu machen. Wir werden auch alle Minderheitsanträge, die hinter den Entwurf des Bundesrates und die entsprechenden Beschlüsse des Ständerates zurückgehen wollen, ablehnen. Wir sind nicht der Meinung, dass irgendwelche Abstimmungsversprechen gebrochen werden. Dieses Gesetz ist, wie gesagt, eine milde Variante, mit welcher am Ende sehr wenig drinliegt.

Wir hätten Ihnen sehr gerne die Zustimmung zum Minderheitsantrag Flach nahegelegt. Herr Flach hat ihn erläutert, ihn aber am Ende zurückgezogen, weil wir es als aussichtslos betrachteten, dass hierfür eine Mehrheit gefunden werden kann. Eigentlich ist es aber falsch, dass ein innovatives Unternehmen, das seinen Sitz in der Schweiz hat, am Schluss indirekt abgestraft wird, weil es diese Fahrzeugkategorie gemäss Gesetz nicht gibt und es auf dem Verordnungsweg keine Möglichkeit gibt. Wir hatten immer gehofft, dass man dieses Thema mit einer Teilanrechnung auf dem Verordnungsweg würde lösen können, was diesem Hersteller markant helfen würde.

Ich appelliere an Bundesrat und Verwaltung, nochmals zu prüfen, ob man hier nicht auf dem Verordnungsweg einen Zwischenschritt, einen pragmatischen Schritt machen kann, der eben nicht schwarz oder weiss ist. Ich bin der Meinung, das sollte möglich sein. Der Antrag der Minderheit ist aber, wie gesagt, zurückgezogen.

In dem Sinne werden wir hier bei Block 1 sonst überall der Mehrheit folgen. Es gibt eine Ausnahme, nämlich die Frage von Standfläche, Nutzlast und Gewicht. Unserer Ansicht nach ist das eine sehr untergeordnete Frage. Sachlich richtig wäre eigentlich, auf Standfläche und Nutzlast zu fokussieren; das reicht aus. Denn das Gewicht könnte ja gerade bei E-Fahrzeugen zu einem falschen Anreiz führen; da wäre die Eigenschaft der Standfläche besser. Es gibt aber jetzt offenbar im EU-System Änderungen, aufgrund derer es Sinn machen würde, das Gewicht weiter drin zu lassen, so wie das heute auch legiferiert ist.

In diesem Sinne empfehlen wir, der Minderheit Suter zu folgen und das Gewicht drin zu lassen. Damit hat der Bundesrat mehr Möglichkeiten, diese Sache auszutarieren und näher ans EU-Recht zu führen. In diesem Sinne sind wir hier bei der Minderheit Suter – anders als in der Kommission; dort hatten wir noch mit der Mehrheit gestimmt. Ich bitte Sie, hier ebenfalls der Minderheit Suter zu folgen, denn das gibt einfach mehr Spielraum. In der Sache handelt es sich um eine Mikrodifferenz.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme gerne Stellung zu den verschiedenen Anträgen in Block 1.

In Artikel 2 Buchstabe h wird der Begriff "Senkenleistung" definiert. Diese Definition wird in der Vorlage insbesondere für das Kompensationsinstrument verwendet. Hier werden auch biologische Senken berücksichtigt, zum Beispiel die CO₂-Speicherung in Holzprodukten. Dazu ist eine dauerhafte Speicherung für uns schon wichtig, sonst ist die Klimawirksamkeit nicht gegeben. Deshalb bitte ich Sie, hier der Mehrheit zu folgen und das "dauerhafte" zu belassen. Sonst ist es nicht ehrlich. Wenn wir nur während einer vorübergehenden Zeit speichern, bringt das letztlich nichts.

Zu den Reduktionszielen in Artikel 3: Da geht es um die Reduktionsziele, und Absatz 2 hält fest, dass die Verminderung der Treibhausgasemissionen in erster Linie im Inland erfolgen soll. Der Bundesrat hat bewusst darauf verzichtet, einen fixen Inlandanteil vorzugeben. Er kann dies aber auf Verordnungsstufe immer noch tun und hat damit die nötige Flexibilität. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte aber einen Inlandanteil von mindestens 75 Prozent festlegen. Wir stellen fest, dass nach dem Beschluss des Ständerates die inländische Verminderung knapp zwei Drittel beträgt. Bei der Bundesratslösung war sie noch etwas grösser. Aber damit



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



wir jetzt die Vorlage nicht mit zusätzlichen Massnahmen aufladen müssen, bitte ich Sie, hier der Minderheit Vincenz zu folgen und die Zahl von 75 Prozent nicht aufzunehmen.

Zu den technischen Vorschriften: In Artikel 9 geht es um die technischen Vorschriften im Gebäudebereich. Der Bundesrat will im Gebäudebereich die Datengrundlage verbessern. Das Eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister soll deshalb gestärkt werden. Weiter sollen Kantone für einen Heizungsersatz mindestens eine Meldepflicht vorsehen. Die Kantone unterstützen diese Stärkung des Gebäude- und Wohnungsregisters. Eine gute Datengrundlage ist das Fundament für eine gute und zielgerichtete Gebäudepolitik. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen.

AB 2023 N 2501 / BO 2023 N 2501

Zu den Emissionsvorschriften: Eine Verschärfung der Emissionsvorschriften soll in Artikel 10 in Anlehnung an die EU erfolgen. In Artikel 10 geht es um die Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge. Die Flottenziele sollen im Einklang mit der EU weiterentwickelt werden. Mittlerweile sind die Ausgangswerte der EU bekannt. Die Zielwerte für neue Personenwagen, Artikel 10 Absatz 1, und für leichte Nutzfahrzeuge, Artikel 10 Absatz 1bis, konnten im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates nun konkretisiert werden. Für neue Personenwagen gilt in der EU für die Jahre 2025 bis 2029 ein Höchstwert von 93,6 Gramm CO₂ pro Kilometer; ab 2030 gelten dann 49,5 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das ist auch der Vorschlag der Minderheit Jauslin.

Die Mehrheit Ihrer Kommission will hingegen noch etwas weiter gehen. Sie will jährlich sinkende Zielwerte festlegen und so eine lineare Absenkung zwischen 2025 und 2030 sicherstellen. Das ist strenger als die Vorgabe der EU, und wie auch schon vom Sprecher der Minderheit gesagt wurde, macht es, da wir selbst keine Autos produzieren, keinen Sinn, hier strenger zu sein als die EU.

Ich bitte Sie entsprechend, auf die Minderheit Jauslin einzuschwenken. Sie konkretisiert den ursprünglichen bundesrätlichen Vorschlag.

Die Zielwerte für schwere Fahrzeuge in Artikel 10 Absatz 2 sollen im Gleichschritt mit der EU weiterentwickelt werden. Für die Zeit ab 2030 gilt in der EU die Zielsetzung, dass die durchschnittlichen Emissionen gemäss unserer aktuellen Abgabe höchstens 70 Prozent des Ausgangswertes von 2020 betragen dürfen.

Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision – das ist klar, das würden wir so vorschlagen – ins Schweizer Gesetz übernommen werden.

Zu den individuellen Zielvorgaben in Artikel 11: Hier geht es um die Berechnung der individuellen Zielvorgaben. Gemäss geltendem Recht legt der Bundesrat die Berechnungsmethode für die individuelle CO₂-Zielvorgabe für die Neuwagenflotte fest. Der Ständerat strich das Gewicht aus der Aufzählung, mit dem Ziel, den Anreiz hin zu schweren Fahrzeugen zu beseitigen. Dieser Anreiz wird jedoch bereits mit dem Entwurf des Bundesrates eliminiert. Die EU hat die Berechnungsparameter ab 2025 hinsichtlich des Gewichts aktualisiert. Der Bundesrat will das auf Verordnungsstufe übernehmen. Damit führt künftig ein überdurchschnittliches Gewicht zu einer ambitionierteren Zielvorgabe. Wir sollten hier nicht von dieser EU-Vorlage abweichen, d. h., wir sollten keinen Swiss Finish machen. Ich empfehle Ihnen deshalb, hier die Minderheit Suter zu unterstützen. Dies würde dann auch dem Entwurf des Bundesrates entsprechen.

Zur Anrechnung von synthetischen Treibstoffen an die Flottenziele: Mit Artikel 11a beantragt Ihnen die Kommission, dass künftig erneuerbare synthetische Treibstoffe an die Neuwagenziele angerechnet werden sollen. Das wäre aus unserer Sicht ein Swiss Finish. Zudem würde es zu einer Verwässerung der Flottenziele und zu einer deutlich höheren Komplexität führen. Der Vollzug würde damit extrem aufwendig. Die CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen erzielen eine Emissionsreduktion durch Anreize bei der Fahrzeuganschaffung. Ziel ist es, dass möglichst effiziente und sparsame Fahrzeuge neu zugelassen werden. Die Massnahmen zur Inverkehrbringung von erneuerbaren Treibstoffen erzeugen getrennt davon Wirkung. So regelt es auch die EU. Der Bundesrat lehnt deshalb den Antrag Ihrer Kommission zu Artikel 11a ab. In Ihrer Kommission gibt es aber eine klare Mehrheit dafür, weshalb ich dazu keine Abstimmung verlange. In der Differenzbereinigung werden wir das dann mit dem Ständerat nochmals anschauen.

Abschliessend ein paar Worte zum Emissionshandelssystem, dies zuhanden der Materialien: Mit den Änderungen in den Artikeln 19, 19a und 20 hat die Kommission dafür gesorgt, dass der Bundesrat das Emissionshandelssystem (EHS) weiterhin wie die EU ausgestalten kann; dies betrifft insbesondere das Zurückfahren der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten. Das Linking des EHS mit der EU ist für die Schweizer Wirtschaft sehr wichtig. In Bereichen mit hohem Wettbewerb garantiert es eine Klimapolitik der gleich langen Spiesse.

Ihre Kommission hat ausserdem in den Artikeln 15 und 16 die Anrechnung von sogenanntem virtuellem Biogas





an die Ziele der Unternehmen im Emissionshandelssystem ermöglicht. Diese Unternehmen können damit im Ausland eingekauftes Biogas einsetzen, wenn a) das Biogas ins europäische Netz eingespiesen wurde, b) die Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllt sind und c) Doppelzählungen ausgeschlossen werden können. Dazu braucht es ein Register bzw. einen Staatsvertrag mit dem Exportland zur Regelung der Anrechnung des Biogases an die Ziele des Übereinkommens von Paris, und es braucht ein Register für erneuerbare Gase. Letzteres soll am 1. Januar 2025 eingeführt werden. Aus Sicht des Bundesrates kann mit dieser Lösung die hängige Motion Gugger 21.4318, "Befreiung von erneuerbaren Gasen von der CO₂-Abgabe", umgesetzt werden.

Ich komme noch zu den Einzelanträgen.

Zum Antrag Wasserfallen Christian zu Artikel 7, "Nationale Bescheinigungen und Reduktionsprojekte": Herr Wasserfallen will, dass Kompensationsprojekte auch nach 2030 weitergeführt werden können. Das ist nötig und richtig und könnte auch gemacht werden, ohne dass es hier explizit geschrieben steht. Wir sind aber der Meinung, dass der zusätzliche Absatz 2 in Artikel 7 durchaus ein richtiges Signal aussendet, das uns mit Blick auf die langfristige Unterstützung der Projekte helfen wird.

Zum Antrag Giezendanner zu Artikel 11 Absatz 7: Der Antrag Giezendanner will es weiterhin ermöglichen, dass Autoimporteure untereinander Fahrzeuge abtreten können. Die UREK-N hatte diese Möglichkeit mit der Aufnahme von Absatz 7 gestrichen. Die Abtretung ist eine Möglichkeit für Autoimporteure, Fahrzeuge untereinander abzutauschen. Damit können Autoimporteure von stark emittierenden Fahrzeugen ihre Emissionen reduzieren. Wir können mit dem Antrag auf Streichung von Absatz 7 leben.

Abschliessend zum Einzelantrag Walliser zu Artikel 13 Absatz 4: "Ein Mitglied der Emissionsgemeinschaft haftet nicht für Verbindlichkeiten anderer Mitglieder." Wir bitten Sie, diesen Einzelantrag abzulehnen, weil der Vollzug sehr schwierig ist. Mitglieder von Emissionsgemeinschaften profitieren von einer gemeinsamen Abrechnung ihrer Flotte. Sie können dadurch ihre Ziele einfacher erreichen. Eine Zuordnung allfälliger Sanktionen zu einzelnen Importeuren ist dabei jedoch nicht möglich. Deshalb ist der Bundesrat der Meinung, dass es hier diese Solidarhaftung braucht.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: Le bloc 1 couvre les articles 1–19a. Il concerne les objectifs de réduction d'émissions de CO₂ et comprend un volet important sur les véhicules. Huit propositions de minorité ont été déposées.

Premièrement, celle de la minorité Vincenz à l'article 2 lettre h: la majorité de notre commission préfère la version du Conseil fédéral, qui précise une fixation durable du CO₂ dans un réservoir de carbone. Le terme "durable" signifie, dans le cas d'un stockage de CO₂ où le carbone est fixé par exemple dans le bois ou dans la forêt, que ce CO₂ reste fixé à plus long terme et qu'il n'est pas réémis dans l'espace en quelques années. C'est particulièrement important dès le moment où nous associons le qualificatif "durable" à l'obligation de compensation, dans la perspective d'autorisations de prestations de puits de carbone comme mesure de compensation. En effet, si ce carbone est séquestré, on peut obtenir des attestations. Mais il ne faut pas que cette séquestration de carbone soit dissoute en quelques mois ou en quelques années et que, de ce fait, le certificat ne représente plus une réduction. C'est pourquoi la commission a rejeté la proposition de la minorité Vincenz, par 13 voix contre 10.

A l'article 3 alinéa 2, la minorité Vincenz demande d'adhérer à la décision du Conseil des Etats. La majorité de la CEATE-N souhaite cet objectif de réduction des gaz à effet

AB 2023 N 2502 / BO 2023 N 2502

de serre d'au moins 75 pour cent par des mesures prises en Suisse. De plus, la commission apporte une modification au projet du Conseil fédéral aux alinéas 3 et 4 de ce même article, afin de reprendre les dispositions de la loi sur le climat et l'innovation approuvée par le peuple en juin dernier. La commission est d'avis que le fait d'investir dans le pays est un principe très important. Au-delà même de la responsabilité qui nous incombe de réduire nos émissions de CO₂ avec des mesures prises sur notre propre territoire, il y a aussi un intérêt économique et une plus-value relative au développement d'emplois locaux.

A l'article 9 alinéa 3, la commission s'est alignée sur la version du Conseil fédéral en réintroduisant l'enregistrement des informations concernant les changements de systèmes de chauffage dans le Registre fédéral des bâtiments et logements. Soutenir l'établissement d'une base statistique, c'est permettre de juger exactement de la situation et de disposer d'informations sur l'objet que l'on souhaite traiter. C'est ce qu'estime la majorité de la commission. La proposition défendue par la minorité Strupler souhaite biffer cette mention, comme l'a fait le Conseil des Etats; elle a été rejetée par 17 voix contre 7.

La minorité Girod, relative à l'article 10 alinéa 1, a été retirée, ainsi que la minorité Clivaz, relative à l'article 10 alinéa 2; je ne m'exprimerai pas à ce sujet. Mais, concernant la minorité Jauslin, relative à l'article 10 alinéas





1 et 2, l'article 10 traite des valeurs cibles que les importateurs de véhicules doivent atteindre. Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats ont proposé de fixer la valeur cible par rapport à la valeur de départ de 2021 dans l'Union européenne. La majorité de la commission a préféré des valeurs absolues, pour chaque année jusqu'en 2030, avec une trajectoire linéaire, à des valeurs cibles par rapport à la valeur de départ de 2021 dans l'Union européenne, comme le souhaitaient le Conseil des Etats et le Conseil fédéral. L'argument est que les véhicules mis en service dans les prochaines années seront en service longtemps et émettront longtemps du CO₂. Ce mécanisme permet de corriger cela. La minorité Jauslin souhaite, elle, renoncer à ces objectifs intermédiaires annuels.

Concernant la minorité Suter, relative à l'article 11 alinéa 3 lettre a: la proposition vise à s'aligner sur l'Union européenne, qui a récemment adapté sa législation en faveur des voitures électriques, notamment en indiquant également le poids à côté du plan d'appui et de la charge utile; la majorité préfère laisser une certaine marge de manoeuvre au Conseil fédéral et maintient la version du Conseil des Etats, par 14 voix contre 11.

Bien que la minorité Flach à l'article 11 alinéa 4 lettre a ait été retirée, je tiens à préciser que la majorité n'a pas souhaité, non plus, que cette précision figure dans l'ordonnance, mais que cette précision apparaisse dans l'article 11 alinéa 7.

J'ajoute encore que l'administration a attiré l'attention sur la formulation de l'article 10 alinéa 3. Les deuxième et troisième phrases sont en fait des explications. Si la majorité l'emporte tout à l'heure, il serait recommandé à la CEATE-E de supprimer les deuxième et troisième phrases.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Block 1 behandelt – Herr Graber, ich kann Sie beruhigen – noch nicht die Privatjetabgabe, sondern neben dem Zweckartikel und den Zielen die Vorgaben für Fahrzeugimporteure sowie die Bestimmungen zum Emissionshandelssystem.

In Artikel 2 Buchstabe h wird der Begriff der Senkenleistung definiert, der zur Diskussion steht. Die Kommission, die hier mit 13 zu 10 Stimmen entschieden hat, ist der Meinung, dass eine Senkenleistung nur dann eine solche ist, wenn das CO₂ dauerhaft in einem Kohlenstoffspeicher gebunden wird und nicht nur während einer unbestimmten Zeit, wie dies die Minderheit Vincenz möchte. Aktuell wird auf Verordnungsstufe eine Dauer von dreissig Jahren als "dauerhaft" betrachtet. Das macht insofern Sinn, als es dann eben bis ins Netto-null-Jahr 2050 sicher gebunden sein wird. Relevant ist das beispielsweise bei Projekten im Wald, wo dann die Bewirtschaftung via Grundbucheintrag gesichert werden muss, damit nicht in kürzester Zeit die Bewirtschaftung geändert und die Senke sozusagen wieder vernichtet wird. Das sollte man auch auf Gesetzesstufe so schreiben. Deshalb ist die Kommission für die Beibehaltung des Begriffs "dauerhaft".

Artikel 3 Absatz 2 beantwortet die Frage, wie konkret das Inlandziel sein soll. Während der Ständerat vage schrieb, dass "in erster Linie" Massnahmen in der Schweiz erfolgen sollen, will Ihre Kommission, die hier mit 14 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung entschieden hat, im Gegensatz zur Minderheit Vincenz konkretisieren, dass mindestens 75 Prozent der Massnahmen zur Emissionsverminderung im Inland stattfinden sollen. Die Kommission ist sich bewusst, dass das ein ehrgeiziges Ziel ist. Gemäss der vom Ständerat verabschiedeten Version wären erst etwa zwei Drittel der Massnahmen im Inland zu leisten. Wir sind aber überzeugt, dass dieses Ziel erreicht werden und somit auch mehr Wertschöpfung im Inland erreicht werden kann, nicht zuletzt auch dank der im Klima- und Innovationsgesetz bereitgestellten Mittel.

Zum Einzelantrag Wasserfallen Christian zu Artikel 7, der noch eingereicht wurde und der sich auf die Kompensationsprojekte bezieht, kann ich einfach sagen, dass die Weiterführung dieser Projekte in der Kommission völlig unbestritten ist. Wir haben dieses Gesetz sehr konsequent auf das Jahr 2030 ausgerichtet, aber darauf verzichtet, die Instrumente bereits jetzt für die Zeit danach zu definieren. Ich kann aber, um im Hinblick auf die Planungssicherheit dieser Projekte hier als Kommissionssprecher ein klein bisschen etwas beizutragen, versichern, dass Klik-Projekte überhaupt nicht bestritten sind und dass der Kompensationsmechanismus auch nach 2030 sicher zur Verfügung stehen wird. Eine Beendigung der Projekte steht nicht zur Diskussion. Die Finanzierung freilich ist offen.

In Artikel 9 Absatz 3 geht es um die Frage, ob die Baubewilligungsbehörden verpflichtet werden sollen, das Eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister nachzuführen. Die Kommission hat diese Bestimmung, welche der Bundesrat auf Wunsch der Kantone eingefügt hat, mit 17 zu 7 Stimmen wieder aufgenommen, nachdem der Ständerat sie gestrichen hatte. Die Minderheit Strupler befürchtet jetzt eine übermässige Bürokratie und möchte die Bestimmung streichen. Ich mache einfach darauf aufmerksam, dass es die Kantone waren, welche zur Erlangung von Planungssicherheit für ihre Energieplanungen diese Nachführungen der Statistiken – notabene bereits bestehender Statistiken – verlangten.

In Artikel 10 geht es um die Zielwerte, welche die Fahrzeugimporteure erfüllen müssen. Bundesrat und Ständerat haben vorgeschlagen, den Zielwert jeweils in Relation zum Ausgangswert von 2021 in der EU festzulegen.





Die Kommissionmehrheit schlägt Ihnen nun aber absolute Werte vor, und zwar für jedes Jahr bis 2030 auf einem linearen Absenkpfad. Die Kommission bleibt damit kongruent zum bisherigen System. Die Hauptüberlegung dahinter ist die, dass auch die in den nächsten Jahren in Betrieb genommenen Fahrzeuge sehr lange in Betrieb sein werden und während einer langen Zeit viele Treibhausgase ausstossen werden. Das gilt es zu verhindern. Die Minderheit Jauslin möchte auf die jährlichen Zwischenziele verzichten.

In Artikel 11 geht es um die Frage, wie das Flottenziel für einen Importeur berechnet wird, und konkret um die Frage, ob das Gewicht hier auch hineinspielen soll. In der EU gab es bisher für schwerere Flotten einen Bonus. Die Hersteller schwerer Autos durften also etwas mehr CO₂ ausstossen. Das Ziel dahinter war, die halt eher schweren Elektrofahrzeuge nicht zu benachteiligen. Zukünftig wird das Gewicht aber zum Malus, weil es sich auch bei Elektroautos negativ auf die Bilanz auswirkt. Alleine schon diese verwirrlichte Situation zeigt, dass die Eigenschaft des Gewichts schwierig zu handhaben und die vom Ständerat beschlossene Streichung korrekt ist. Die Minderheit Suter unterlag entsprechend mit 14 zu 11 Stimmen.

Ich kann mich noch zum Einzelantrag Giezendanner äussern, denn dieser wurde in der Kommission besprochen. Es war die Kommission, welche diese Einzelabtretung von Fahrzeugen explizit ausschliessen wollte, und zwar deshalb, weil dieses System schon von der Eidgenössischen Finanzkontrolle kritisiert worden war. Wenn man heute einen Tesla kauft, dann ermöglicht man einem anderen Importeur, der kein konkurrenzfähiges Elektroauto hat, einen Verbrenner zu

AB 2023 N 2503 / BO 2023 N 2503

importieren. So werden pro Jahr 7100 Verbrenner sanktionsfrei in die Schweiz eingeführt, was dazu führt, dass unsere Flotten tatsächlich viel höhere Emissionswerte haben als die in der EU. Ich bitte Sie im Namen der Kommission also, diesen Einzelantrag Giezendanner abzulehnen.

Die Bestimmungen zum Emissionshandelssystem schliesslich haben die Kommission ohne Minderheitsanträge verlassen. Die Kommission hat aber ein paar gewichtige Veränderungen gegenüber dem Ständerat vorgenommen:

In Artikel 15 Absatz 3, in Artikel 16 Absätze 2bis und 3 sowie in Artikel 31 Absatz 5 wird für Unternehmen im Emissionshandelssystem und für solche mit einer Verminderungsverpflichtung die Möglichkeit geschaffen, Emissionsrechte durch ausländische Zertifikate für erneuerbares Gas einzusparen. Dabei handelt es sich um einen ersten Schritt zur Umsetzung der Motion Gugger 21.4318; diese fordert die Befreiung von importierten erneuerbaren Gasen von der CO₂-Abgabe in sämtlichen Verbrauchssektoren und wurde in der Herbstsession 2023 vom Nationalrat angenommen.

Im Weiteren beantragt Ihnen die Kommission, die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten zu reduzieren. Dadurch wird das Schweizer Emissionshandelssystem mit jenem der EU kompatibel bleiben. Es handelt sich bei diesen Ergänzungen zu Artikel 19 Absätze 3bis, 4 und 5bis um Anpassungen rein technischer Art, die lediglich dazu dienen, die Äquivalenz der beiden Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU zu gewährleisten. In der Schweiz werden damit keinerlei Verschärfungen gegenüber dem System in der EU umgesetzt.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Kollege Müller-Altarmatt, Sie haben Artikel 8a nicht angesprochen. Können Sie mir zuhanden der Materialien bestätigen, dass wir bei den Ausnahmen für die Gesamtverteidigung auch die wirtschaftliche Landesversorgung mit einbezogen haben und dass der Bundesrat bestätigt hat, dass er auf Verordnungsebene Ausnahmen vorsehen kann?

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Jawohl, das kann ich Ihnen so bestätigen. Wir haben dort den Gliederungstitel stehengelassen, den der Bundesrat eingefügt hat, und wir haben bei diesem Gesetz die Gesamtverteidigung als Ausnahmetatbestand so vorgesehen.

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Dieses Gesetz bezweckt die Umsetzung der im Bundesgesetz vom 30. September 2022 über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) festgelegten Ziele.

Abs. 2

Aufheben





Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

La présente loi vise à mettre en oeuvre les objectifs fixés dans la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI).

Al. 2

Abroger

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Bst. a-g, i

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Bst. h

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Vincenz, Bourgeois, Buffat, Imark, Jauslin, Nicolet, Rüeegger, Strupler, Wobmann)

Bst. h

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2

Proposition de la majorité

Let. a-g, i

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Let. h

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Vincenz, Bourgeois, Buffat, Imark, Jauslin, Nicolet, Rüeegger, Strupler, Wobmann)

Let. h

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27933)

Für den Antrag der Mehrheit ... 102 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

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

Abs. 3

Der Bundesrat kann im Einklang mit Artikel 4 KIG Richtwerte für einzelne Sektoren festlegen. (Rest streichen)

Abs. 4

Er kann im Einvernehmen mit den betroffenen Kreisen Reduktionsziele für einzelne Wirtschaftszweige festlegen.



Antrag der Minderheit

(Vincenz, Buffat, Graber, Jauslin, Nicolet, Rüegger, Strupler, Wobmann)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

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)

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir des valeurs indicatives pour certains secteurs, conformément aux dispositions de l'article 4 LCI. (Biffer le reste)

Al. 4

D'entente avec les milieux concernés, il peut fixer des objectifs de réduction particuliers pour certains secteurs économiques.

Proposition de la minorité

(Vincenz, Buffat, Graber, Jauslin, Nicolet, Rüegger, Strupler, Wobmann)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27934)

Für den Antrag der Mehrheit ... 103 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2023 N 2504 / BO 2023 N 2504

Art. 3a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1, 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... namentlich in den Bereichen Umwelt, Untergrund, Energie-, Abfall-, Land-, Wald-, Finanz- und Holzwirtschaft.

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1, 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... notamment dans les domaines de l'environnement, du sous-sol, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture,





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

Angenommen – Adopté

Art. 5, 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 7

Antrag der Kommission

... werden. Er kann dabei die Erkenntnisse der Energieperspektiven des Bundesrates und der Wärmestrategie des Bundesamts für Energie (BFE) berücksichtigen.

Antrag Wasserfallen Christian

Titel

Nationale Bescheinigungen und Reduktionsprojekte

Abs. 2

Massnahmen, die zu Treibhausgasreduktionen führen und nach diesem Gesetz über den Kompensationsmechanismus (Kapitel 4a, 1. Abschnitt) finanziert werden, sollen auch dann umgesetzt werden können, wenn die Kompensationspflicht entfallen sollte. Der Bundesrat regelt im Rahmen seiner Zuständigkeit die Einzelheiten und achtet darauf, dass die Massnahmen marktorientiert ausgestaltet werden.

Schriftliche Begründung

Die erfolgreichen Reduktionsprojekte über den Kompensationsmechanismus, welche heute über die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK) abgewickelt werden, sind nur noch bis 2030 gesichert. Ab 2030 entfallen die Projekte, wenn es keine neue gesetzliche Regelung gibt. Viele Projekte haben sehr lange Investitionszyklen und Payback-Zeiten. Es braucht deshalb eine Sicherheit deutlich über das Jahr 2030 hinaus, damit Projekte heute angestossen und finanziert werden. Die heute etablierten marktnahen Instrumente der Projekt- und Programmumsetzung sind effizient, gut verankert bei den Projekthaltern und schliessen Mitnahmeeffekte aus. Es werden nur jene Projekte und Programme finanziert, die zusätzlich zum Tagesgeschäft sind und ohne die CO₂-Erlöse nicht umgesetzt würden. Diese marktnahen Instrumente sind weiterzuführen. Aus klimaspezifischer Sicht sollte es sich die Schweiz nicht leisten, diese wertvollen Projekte mit bedeutender Klimawirkung nach 2030 nicht mehr umzusetzen. Die Reduktionszahlen von KliK sind eindrücklich. KliK schreibt dazu: "Im laufenden Jahrzehnt wird die Stiftung KliK nach den Vorgaben des Schweizer CO₂-Gesetzes voraussichtlich 40 Millionen Tonnen CO₂ reduzieren helfen. Das entspricht etwa 10 Prozent des Schweizer Ausstosses." Aus diesem Grund sind die gesetzlichen Grundlagen über das Jahr 2030 weiterzuführen, um innovative Reduktionsprojekte, die eine grosse Wirkung entfalten, weiterhin zu ermöglichen.

Art. 7

Proposition de la commission

... nationales. Il peut tenir compte des conclusions des perspectives énergétiques du Conseil fédéral et de la Stratégie Chaleur de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN).

Proposition Wasserfallen Christian

Titre

Attestations nationales et projets de réduction

Al. 2

Les mesures qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui sont financées au moyen du mécanisme de compensation conformément à la présente loi (chapitre 4a, section 1) doivent pouvoir être mises en oeuvre même si l'obligation de compensation devait être supprimée. Le Conseil fédéral règle les modalités dans le cadre de ses compétences et veille à ce que les mesures soient axées sur les besoins du marché.





Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27935)
Für den Antrag der Kommission ... 98 Stimmen
Für den Antrag Wasserfallen Christian ... 93 Stimmen
(3 Enthaltungen)

Art. 7a

Antrag der Kommission

... in CO₂-Äquivalenten angeben. Der Bundesrat berücksichtigt dabei international anerkannte Methoden.

Art. 7a

Proposition de la commission

... par les vols concernés. Le Conseil fédéral tient compte de méthodes internationalement reconnues.

Angenommen – Adopté

Art. 8a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis, 4
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Abs. 3
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Strupler, Buffat, Graber, Imark, Nicolet, Rügger, Wobmann)
Abs. 3
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1bis, 4
Adhérer à la décision du Conseil des Etats
Al. 3
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Strupler, Buffat, Graber, Imark, Nicolet, Rügger, Wobmann)
Al. 3
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

AB 2023 N 2505 / BO 2023 N 2505

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27936)
Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen
(0 Enthaltungen)



Gliederungstitel nach Art. 9

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre suivant l'art. 9

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Der Bund sorgt dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen betragen:

- a. im Jahr 2025: höchstens 93,6 g CO₂/km;
- b. im Jahr 2026: höchstens 84,8 g CO₂/km;
- c. im Jahr 2027: höchstens 76 g CO₂/km;
- d. im Jahr 2028: höchstens 67,1 g CO₂/km;
- e. im Jahr 2029: höchstens 58,3 g CO₂/km;
- f. ab 2030: höchstens 49,5 g CO₂/km.

Abs. 1bis

Er sorgt dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der erstmals in Verkehr gesetzten Lieferwagen und leichten Sattelschlepper betragen:

- a. in den Jahren 2025–2029: höchstens 153,9 g CO₂/km;
- b. ab 2030: höchstens 90,6 g CO₂/km.

Abs. 2

...

- a. für schwere Fahrzeuge, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 85 Prozent;

...

Abs. 3

Der Bundesrat kann für schwere Fahrzeuge sowie für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper Zwischenziele vorsehen. Die jährlich sinkenden Ziele werden bis und mit 2030 festgelegt. Für die Jahre ab 2031 wäre dies in einer Folgerevision zu regeln, die Werte hängen dann von den nachfolgenden Zielen ab.

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Imark, Nicolet, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Abs. 1

Der Bund sorgt dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen betragen:

- a. für Personenwagen, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 93,6 g CO₂/km;
- abis. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 153,9 g CO₂/km;
- b. für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 49,5 g CO₂/km;
- c. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 90,6 g CO₂/km;
- d. Streichen
- e. Streichen
- f. Streichen

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Antrag der Minderheit

(Girod, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Nordmann, Nussbaumer, Schneider Schüttel)

Abs. 1a

Er sorgt dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzten Personewagen höchstens 11 g CO₂/km betragen.

Abs. 1ter

Er sorgt dafür, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der ab 2035 erstmals in Verkehr gesetzten Lieferwagen und leichten Sattelschlepper höchstens 18,1 g CO₂/km betragen.

Antrag der Minderheit

(Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Nordmann, Nussbaumer, Schneider Schüttel)

Abs. 2 Bst. b

b. ... höchstens 55 Prozent.

Art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1

La Confédération veille à ce que les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois ne dépassent pas les valeurs suivantes:

- a. en 2025: 93,6 g de CO₂/km,
- b. en 2026: 84,8 g de CO₂/km,
- c. en 2027: 76 g de CO₂/km,
- d. en 2028: 67,1 g de CO₂/km,
- e. en 2029: 58,3 g de CO₂/km,
- f. à partir de 2030: 49,5 g de CO₂/km.

Al. 1bis

Elle veille à ce que les émissions moyennes de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois ne dépassent pas les valeurs suivantes:

- a. durant la période 2025 à 2029: 153,9 g de CO₂/km,
- b. à partir de 2030: 90,6 g de CO₂/km.

Al. 2

...

- a. pour les véhicules lourds mis en circulation pour la première fois durant la période 2025 à 2029: 85 pour cent;

...

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs intermédiaires pour les véhicules lourds ainsi que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. Les objectifs, dont les valeurs baissent chaque année, sont fixés jusqu'en 2030 inclus. Les valeurs des objectifs à atteindre à partir de 2031 devront être définies à l'occasion d'une prochaine révision, en fonction des objectifs pour la période suivante.

Al. 4, 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Imark, Nicolet, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Al. 1

La Confédération veille à ce que les émissions moyennes de CO₂ ne dépassent pas les valeurs suivantes:

- a. pour les voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois durant la période 2025 à 2029: 93,6 g de CO₂/km;
- abis. pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois durant la période 2025 à 2029: 153,9 g de CO₂/km;
- b. pour les voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois à partir de 2030: 49,5 g de CO₂/km;
- c. pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois à partir de 2030: 90,6 g de CO₂/km.





d. Biffer
e. Biffer
f. Biffer
Al. 1bis
Biffer

AB 2023 N 2506 / BO 2023 N 2506

Al. 3
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité
(Girod, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Nordmann, Nussbaumer, Schneider Schüttel)

Al. 1a
Elle veille à ce que les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois à partir de 2035 ne dépassent pas 11 g de CO₂/km.

Al. 1ter
Elle veille à ce que les émissions moyennes de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois à partir de 2035 ne dépassent pas 18,1 g de CO₂/km.

Proposition de la minorité
(Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Nordmann, Nussbaumer, Schneider Schüttel)

Al. 2 let. b
b. ... à partir de 2030: 55 pour cent.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Minderheitsanträge Girod und Clivaz Christophe wurden zurückgezogen. Wir stimmen über den Antrag der Minderheit Jauslin ab.

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 22.061/27937)
Für den Antrag der Mehrheit ... 100 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit Jauslin ... 94 Stimmen
(1 Enthaltung)

Art. 10a, 10b
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 11
Antrag der Mehrheit
Abs. 1, 3–6
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Abs. 2
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 7
Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, können untereinander Fahrzeuge nicht abtreten.

Antrag der Minderheit
(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Müller-Altarmatt, Nordmann, Nussbau-





mer, Schneider Schüttel, Wismer Priska)
Abs. 3 Bst. a
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit
(Flach, Bäumle, Graber, Wobmann)
Abs. 4 Bst. a

a. die Personenwagen; auch als Personenwagen im Sinne dieses Gesetzes gelten Fahrzeuge nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, die elektrisch betrieben sind.

Antrag Giezendanner
Abs. 7

Streichen

Schriftliche Begründung

Das Ziel der CO₂-Vorschriften für Neufahrzeuge ist eine durchschnittliche Emissionsabsenkung, weshalb Einzelabtretungen von Fahrzeugen zwischen Importeuren möglich bleiben müssen. Es gibt keinen Anlass, an dieser Regelung Änderungen vorzunehmen, da sie sich sehr gut bewährt hat und im Sinne der Flottenabsenkung und Zielwerterreichung ist.

Art. 11

Proposition de la majorité

Al. 1, 3–6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 7

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

Proposition de la minorité

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbaumer, Schneider Schüttel, Wismer Priska)

Al. 3 let. a

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Flach, Bäumle, Graber, Wobmann)

Al. 4 let. a

a. les voitures de tourisme; les véhicules à propulsion électrique visés à l'article 4 alinéa 2 lettre g du règlement (UE) no 168/2013 sont également considérés comme des voitures de tourisme au sens de la présente loi;

Proposition Giezendanner

Al. 7

Biffer

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Der Antrag der Minderheit Flach wurde zurückgezogen.

Abs. 3 Bst. a – Al. 3 let. a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27940)

Für den Antrag der Mehrheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

(0 Enthaltungen)





Abs. 7 – Al. 7

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27942)

Für den Antrag der Kommission ... 102 Stimmen

Für den Antrag Giezendanner ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 11a

Antrag der Kommission

Titel

CO₂-vermindernde Faktoren bei Neuwagenflotten durch den Einsatz von synthetischen Treibstoffen

Abs. 1

Importeure und Hersteller von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO₂-Verminderung, die durch die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe erzielt wird, bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet.

Abs. 2

Die synthetischen Treibstoffe müssen die Anforderungen nach Artikel 35d USG erfüllen.

Art. 11a

Proposition de la commission

Titre

Facteurs de réduction des émissions de CO₂ du parc de véhicules neufs par l'utilisation de carburants synthétiques

AB 2023 N 2507 / BO 2023 N 2507

Al. 1

Les importateurs et les constructeurs de véhicules peuvent demander que la réduction du CO₂ réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO₂ de leur parc de véhicules neufs. Ils doivent pour cela présenter les preuves attestant quelle quantité de ces carburants leur est attribuée par contrat et par quel responsable de la mise sur le marché.

Al. 2

Les carburants synthétiques doivent répondre aux exigences visées à l'article 35d LPE.

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1bis

Streichen



Antrag Walliser

Abs. 4

Ein Mitglied der Emissionsgemeinschaften haftet nicht für Verbindlichkeiten anderer Mitglieder.

Schriftliche Begründung

Die Erfahrungen mit der Solidarhaftung von Mitgliedern der Emissionsgemeinschaften zeigen, dass diese nicht notwendig und KMU-feindlich ist und den Wettbewerb beeinträchtigt.

1. Das Instrument der Solidarhaftung ist ein Instrument des Staates, um seine Forderungen auch dann durchzusetzen, wenn ein KMU-Schuldner seiner Zahlungspflicht nicht nachkommt. So kann der Staat sich bei einem anderen KMU schadlos halten. Dieses Instrument ist nicht notwendig, da es in der Vergangenheit zu keinen nennenswerten Solidarhaftungsfällen kam.

2. Das Instrument der Solidarhaftung ist ausserdem sehr KMU-feindlich. Es verunmöglicht nämlich die Bildung von Emissionsgemeinschaften von KMU. Empirisch belegt ist dies mit dem aktuellen Vollzugsbericht 2022 des BFE. Der Grund liegt darin, dass keine Bank einem KMU Kredite gewährt, wenn dieses für andere KMU in unbekannter Höhe haften muss.

3. Das Instrument der Solidarhaftung beeinträchtigt schliesslich den Wettbewerb. Es geht um rund 250 KMU, deren hauptsächliche KFZ-Bezugsquellen sich im Ausland befinden. Es handelt sich um ungefähr 3 bis 5 Prozent des schweizerischen Neuwagenmarktes. Es ist naheliegend, dass diese 3 bis 5 Prozent für kostengünstigere Importe verantwortlich sind und so eine sehr wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung für die Neuwagenpreise in der Schweiz haben. Ohne diese 3 Prozent dürften die Preise für Neuwagen in der Schweiz wohl um 10 bis 15 Prozent oder mehr ansteigen. Dies würde den Verkauf von Elektrofahrzeugen weiter hemmen, steht doch auch eine Erhöhung der Mehrwertsteuer sowie die Erhebung der Automobilsteuer von 4 Prozent auf den Elektrofahrzeugen auf den 1. Januar 2024 an. Dank einer Streichung der Solidarhaftung übernimmt jeder Importeur einer Emissionsgemeinschaft die Verantwortung für die eigenen Fahrzeuge. Dies sichert dem freien Handel die Möglichkeit, auch in Zukunft zu importieren und die Preise im schweizerischen Autohandel zu regulieren.

Art. 13

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Biffer

Proposition Walliser

Al. 4

Les membres d'un même groupement d'émission ne répondent pas des engagements des autres membres.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27943)

Für den Antrag der Kommission ... 128 Stimmen

Für den Antrag Walliser ... 65 Stimmen

(2 Enthaltungen)

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 13a; 13b; chapitre 3; titre précédant l'art. 15

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté





Art. 15

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Der Bundesrat kann vorsehen, dass für die Emissionen aus dem Einsatz von leitungsgebundenem Erdgas keine Emissionsrechte abgegeben werden müssen, wenn:

- a. für die verbrauchte Menge an Erdgas im Ausland erneuerbares Gas produziert, eingekauft und ins europäische Netz eingespeist wurde;
- b. keine Doppelzählungen in Bezug auf das eingesetzte erneuerbare Gas gemacht werden;
- c. die damit verbundene Anrechnung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen ausschliesslich in der Schweiz erfolgt;
- d. das im Ausland produzierte und eingekaufte erneuerbare Gas die Anforderungen nach Artikel 35d USG erfüllt; und
- e. das Erdgas für Prozesse eingesetzt wird, für die keine anderen verhältnismässigen Massnahmen zur Dekarbonisierung zur Verfügung stehen.

Art. 15

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir qu'aucun droit d'émission ne doit être remis pour les émissions résultant de l'utilisation de gaz naturel transporté par conduites si:

- a. pour la quantité de gaz naturel consommée, du gaz renouvelable a été produit à l'étranger, acheté et injecté dans le réseau européen;
- b. aucun double comptage n'est effectué en ce qui concerne le gaz renouvelable utilisé;
- c. la prise en compte y afférente pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre a lieu exclusivement en Suisse;
- d. le gaz renouvelable produit et acheté à l'étranger satisfait aux exigences de l'article 35d LPE, et
- e. le gaz naturel est utilisé pour des processus pour lesquels aucune autre mesure proportionnée de décarbonation n'est disponible.

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 2bis

Für die Emissionen aus dem Einsatz von leitungsgebundenem Erdgas gilt Artikel 15 Absatz 3.

Abs. 3

Gemäss geltendem Recht

AB 2023 N 2508 / BO 2023 N 2508

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 2bis

L'article 15 alinéa 3, est applicable aux émissions résultant de l'utilisation de gaz naturel transporté par conduites.

Al. 3

Selon droit en vigueur

Angenommen – Adopté





Art. 16a Abs. 2 Bst. b; 18 Abs. 2, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 16a al. 2 let. b; 18 al. 2, 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1–3, 5, 6

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3bis

Der Bundesrat kann die nach Absatz 3 zugeteilte Menge an Emissionsrechten kürzen, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist.

Abs. 4

Für die Erzeugung und die Nutzung von Elektrizität erfolgt keine kostenlose Zuteilung ...

Abs. 5bis

Reicht die Menge an Emissionsrechten nicht aus, um alle Ansprüche zu erfüllen, so wird die Menge der den einzelnen Betreibern kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte anteilmässig gekürzt. Emissionsrechte, die nach Artikel 18 Absatz 3 zurückgehalten werden, können dazu verwendet werden, um die Kürzung bis auf 5 Prozent zu begrenzen.

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1–3, 5, 6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3bis

Le Conseil fédéral peut réduire la quantité de droits d'émission attribués en vertu de l'alinéa 3 si l'efficacité individuelle d'un exploitant d'installations en matière d'émissions de gaz à effet de serre est insuffisante.

Al. 4

... gratuitement pour la production et l'utilisation d'électricité. Le Conseil fédéral ...

Al. 5bis

Si la quantité de droits d'émission ne suffit pas à satisfaire toutes les prétentions, la quantité de droits d'émission attribués par exploitant est réduite proportionnellement. Les droits d'émission gardés en réserve en vertu de l'article 18 alinéa 3, peuvent être utilisés pour limiter la réduction au plus à 5 pour cent.

Angenommen – Adopté

Art. 19a

Antrag der Kommission

Abs. 1–3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3bis

Ab dem Jahr 2026 werden die Emissionsrechte nicht mehr kostenlos zugeteilt. Der Bundesrat kann für den Einsatz von erneuerbaren oder von emissionsarmen Flugtreibstoffen Ausnahmen vorsehen.

Art. 19a

Proposition de la commission

Al. 1–3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Al. 3bis

Dès 2026, les droits d'émission ne sont plus attribués gratuitement. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission.

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 2

Antrag der Kommission

Die Betreiber von Luftfahrzeugen müssen dem Bund im Rahmen der Berichterstattung jährlich bestimmte Angaben im Hinblick auf die Abschätzung der gesamten Klimawirkung des Flugbetriebs machen. Der Bundesrat legt die Angaben fest und berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union.

Art. 20 al. 2

Proposition de la commission

Les exploitants d'aéronefs doivent fournir chaque année à la Confédération, dans le cadre du rapport, certaines informations en vue d'évaluer l'impact climatique global de l'activité aérienne. Le Conseil fédéral détermine les informations à livrer en tenant compte des réglementations de l'Union européenne.

Angenommen – Adopté

Block 2 – Bloc 2

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): Bei meinem Minderheitsantrag geht es um Artikel 28c Absatz 3; es geht dabei um den Kompensationsaufschlag auf fossile Treibstoffe. Dieser darf gemäss bundesrätlichem Entwurf höchstens 5 Rappen pro Liter Treibstoff betragen. Sie erinnern sich an die heftigen Diskussionen zum Benzinpreis im Abstimmungskampf im Jahr 2021. (*Zwischenruf der ersten Vizepräsidentin: Wir stimmen vor dem Mittagessen nicht mehr ab. Ich bitte Sie, alle Gespräche in der Wandelhalle zu führen. Besten Dank. Bitte, Frau Vincenz, fahren Sie weiter.*)

Der sogenannte Deckel sollte dannzumal auf 10 bzw. 12 Rappen erhöht werden. Als Lehre aus dem Abstimmungskampf und insbesondere aus der Abstimmungsniederlage hat der Bundesrat den Maximalbetrag von 5 Rappen nun beibehalten. Die Mehrheit Ihrer Kommission beachtet dies grundsätzlich, weicht die Bestimmung aber insofern auf, als der Maximalbetrag von 5 Rappen lediglich – das ist jetzt wichtig – im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 eingehalten werden muss. Das bedeutet nichts anderes, als dass der Aufschlag auf dem Benzinpreis in einem Jahr auch auf über 5 Rappen zu liegen kommen kann. Er muss dann halt einfach in einem anderen Jahr darunterliegen.

So weit, so gut; rein rechnerisch ist das durchaus nachvollziehbar. Verstanden wird es aber wohl kaum, weil diese Bestimmung eben ermöglichen würde, dass der Aufschlag für eine gewisse Zeit über der magischen Grenze von 5 Rappen zu liegen kommt. Viele von uns, die im Abstimmungskampf zum Klima- und Innovationsgesetz ausgeführt haben, bei den zu treffenden Massnahmen werde auf die Erhöhung von Abgaben und Steuern verzichtet, kämen in Erklärungsnot.

Rein von der Mechanik der Massnahme her ist die Regelung gemäss Mehrheit durchaus nachvollziehbar. Es ist auch verständlich, dass z. B. die Stiftung Klik diese Anpassung wünscht. Ich verweise aber noch einmal darauf: Wir haben uns klar dafür ausgesprochen, dass es keine entsprechenden Erhöhungen geben soll.

Aus diesem Grund, aus einem zugegebenermassen politischen Grund bitte ich Sie, meiner Minderheit zuzustimmen, um hier auch Klarheit zu bieten: Der Deckel bleibt durchgehend bei 5 Rappen. Meine Minderheit folgt im Übrigen dem Ständerat bzw. dem Bundesrat, dies zu Ihrer Information.

Imark Christian (V, SO): Ich kann direkt an das Votum von Frau Vincenz anschliessen. Mit meinem Minderheitsantrag

AB 2023 N 2509 / BO 2023 N 2509

zu den Artikeln 28f bis 28i will ich die sogenannte Überführungspflicht ersatzlos aus dem Gesetz streichen. Diese neue Regulierung für die Überführung biogener Treibstoffe treibt einerseits den Treibstoffpreis um 5 Rappen in die Höhe, andererseits bringt sie auch Verteuerungen der bestehenden Kompensationspflicht mit sich, weil diese nicht mehr mittels Beimischung, sondern nur noch mit Zertifikaten möglich wäre. Summa summa-





rum führt das zu einem doppelt so starken Preisanstieg an der Zapfsäule; zusammen mit der Mehrwertsteuer sprechen wir von einer Teuerung von 11 Rappen pro Liter Benzin und Diesel.

Bekannt ist ausserdem, dass die Preissteigerung im Sommer 2021 in genau dieser Höhe der Hauptgrund für die Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes durch die Bevölkerung war. Bundesrätin Simonetta Sommaruga und die Abstimmungsverlierer versprachen nach der Abstimmung, dass die Neuauflage des CO₂-Gesetzes keine Verteuerungen enthalten werde. Dieses Versprechen würde mit der erwähnten Überführungspflicht nicht nur gebrochen, diese wäre auch der beste Nährboden für ein erneutes Referendum. Verteuerungen im Strassenverkehr sind sehr heikel. Auch die Preiserhöhung der Autobahnvignette wurde durch das Volk beispielsweise massiv verworfen. Pikant ist ausserdem, dass die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation die Kompensation per 1. Januar 2024 aufgrund des neuen CO₂-Gesetzes auf 8 Rappen pro Liter erhöhen wird, dies, obwohl es einen gesetzlich festgelegten Kostendeckel gibt.

Die Preisdeckelungen, die manch einen Politiker ruhiger schlafen und besser argumentieren lassen, scheitern also in der Realität. Die höheren Kosten werden einmal mehr auf die Konsumentinnen und Konsumenten abgewälzt. Aus diesen Gründen empfehlen wir Ihnen dringend, auf das Element der Überführungspflicht in diesem Gesetz zu verzichten.

Sollte der Rat die Überführungspflicht dennoch im Gesetz behalten, gibt es in diesem Abschnitt einen weiteren Minderheitsantrag Imark. Die Formulierung "erneuerbare Treibstoffe" soll im gesamten Abschnitt mit der Formulierung "emissionsarm hergestellte Treibstoffe" ersetzt werden. Die ganze Welt baut aktuell neue Kernkraftwerke, um die Klimaziele zu erreichen. Aus Klimasicht macht es überhaupt keinen Unterschied, ob der Strom aus sogenannten erneuerbaren Quellen oder beispielsweise aus einem Kernkraftwerk stammt. Im Gegenteil, die Formulierung "erneuerbare Treibstoffe" ist eine weitere unnötige Einschränkung, welche die Erfüllung der Klimaziele zusätzlich erschweren wird.

Darum bitten wir um die Unterstützung der beiden Minderheitsanträge.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Herr Kollege Imark, Sie haben die Stiftung Klik angesprochen, die ihre Beiträge auf 8 Rappen pro Liter erhöht hat. Das wäre mehr, als erlaubt ist; das haben Sie auch angetönt. Können Sie mir jetzt sagen, welche Massnahme Sie ergreifen wollen? Diese Erhöhung wurde ja bereits beschlossen.

Imark Christian (V, SO): Diese Erhöhung, Herr Jauslin, rührt vom neuen CO₂-Gesetz her, das jetzt in Beratung ist. Zudem geht man davon aus, dass dieses CO₂-Gesetz irgendwann in Kraft treten wird. Diese Stiftung hat die Preise vorsorglich erhöht, weil sie weiss, dass sie die Kompensation nur noch mit Zertifikaten erreichen kann, und dadurch steigen dann die Preise. Aktuell werden von dieser Erhöhung der Treibstoffpreise, die auf 5 Rappen gedeckelt ist, ungefähr 3,5 Rappen verwendet. In Zukunft werden es, wie gesagt, 8 Rappen sein. Das heisst, es gibt eine Differenz von 4,5 Rappen, dazu kommen die 5 Rappen der Überführungspflicht. Damit sind wir bei 9,5 Rappen. Wenn Sie nun noch die Mehrwertsteuer dazurechnen, sind wir bei einer Erhöhung der Treibstoffpreise um fast 11 Rappen, die durch diese Überführungspflicht entsteht. Das müssen wir verhindern, wenn wir die Mehrheit, die 2021 das CO₂-Gesetz aus genau diesem Grund abgelehnt hat, ernst nehmen wollen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Beim Antrag meiner Minderheit geht es um die Beimischquoten. Es liegen zwei Konzepte auf dem Tisch, das Konzept der Mehrheit und das Konzept der Minderheit. Das Konzept der Minderheit besteht aus dem ursprünglichen Entwurf des Bundesrates, der vom Ständerat ergänzt und in der UREK noch etwas optimiert wurde. Das Ziel dieser Minderheit ist die enge Anlehnung an die EU-Normen, aber mit einer eigenständigen rechtlichen Festsetzung in der Gesetzgebung. Dies hat eine Geschichte. Die Diskussionen begannen zu einer Zeit, als die Regelung bei der EU selber noch nicht wirklich klar war, als also nicht klar war, wie die EU-Norm herauskommen wird. Die EU-Norm ist seit dem 18. Oktober dieses Jahres publiziert. Sie können sich vorstellen, dass sie zum Zeitpunkt, als man diese Vorlage erarbeitete, im Nationalrat noch nicht bekannt war und im Ständerat ebenso wenig.

Das Konzept der Mehrheit geht nun dahin, dass wir eine vollständige Übernahme des EU-Rechts im Rahmen des Luftverkehrsabkommens der Bilateralen I machen. Es ist vielleicht etwas überraschend, dass Ihnen die Mehrheit vorschlägt, dass man hier quasi eine automatische Übernahme des EU-Rechts macht. Aber da sitzt die EU einfach am längeren Hebel.

Es sind in dieser EU-Verordnung noch einige Fragen offen, einige Entwicklungen sind unklar. Die Ziele, ich habe das schon eingangs erwähnt, sind eigentlich zu wenig ehrgeizig gesetzt, denn sie erfüllen das Netto-null-2050-Ziel mitnichten. Es ist aber auch so, dass die Schweiz ohne die direkte Übernahme des EU-Rechts möglicherweise am EU-Book-and-Claim-System nicht teilnehmen könnte. Zudem ist die direkte Anlehnung an die EU im Vollzug für unsere Verwaltung einfacher.





Im Moment gibt es mit der EU-Regel das Problem, dass das Book-and-Claim-System noch nicht richtig aufgesetzt ist. Insbesondere ist ein Book-and-Claim-System über die EU hinaus noch nicht einmal in Ansätzen vorhanden. In dieser Frage wird es aber zentral sein, dass wir auch über die EU hinaus ein Book-and-Claim-System haben. Denn ein grosser Teil dieses erneuerbaren Treibstoffes wird nicht in Europa oder in der Schweiz hergestellt werden, sondern in Ländern, die deutlich mehr Sonne haben. Ich spreche da von Ländern wie Dubai und Oman, ich spreche von nordafrikanischen und südamerikanischen Ländern, wo der erneuerbare Strom für ein bis drei Rappen hergestellt und letztlich preislich interessant werden kann.

Wir haben aber wenig Spielraum. Wenn sich die Schweiz nicht ans System der EU anhängt, besteht das Risiko, dass sie nicht mitmachen kann. Das Problem ist, dass die EU eine Mindestquote an Electro Sustainable Aviation Fuel (Esaf), also erneuerbarem Fuel, vorschreibt. Ein grösserer Teil der Quote kann über Biofuels erfüllt werden, allerdings nicht über Landwirtschaftsprodukte. Es ist noch unklar, ob einzelne Länder innerhalb der EU hier weiter gehen können; da ist noch ein Streit im Gang. Unsere Haltung ist klar: Sollten einzelne EU-Länder wie Deutschland oder Österreich weiter gehen als zum Beispiel Rumänien oder Portugal, dann wären wir der Meinung, dass die Schweiz zu den "first movers" in diesem Bereich gehört und mindestens die gleichen Esaf-Quoten übernehmen sollte, statt nur das Minimum zu erfüllen, wie es dann beispielsweise Rumänien allenfalls tun würde.

Ich habe aufgrund dieser Situation mit Blick auf die zwei Anträge intensive Gespräche mit der Branche geführt, konkret mit der Swiss, dem BAZL, mit Swissemem und auch dem Verband Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network (Spin). Ich lege hier noch meine Interessenbindungen offen: Erstens bin ich neben Tony Patt, Professor an der ETH, und Peter Metzinger, FDP-Gemeinderat, einer der Ideengeber für die Beimischquote; zweitens haben wir eine Firma gegründet, mit der wir immer noch planen, in der Schweiz eine Pilotanlage aufzustellen; drittens bin ich eben in diesem Verband Spin, der die Power-to-X-Geschichte in der Schweiz zusammen mit Swissemem hochfahren wird.

Als Schlussfolgerung ziehe ich meinen Minderheitsantrag, wonach wir uns der EU-Regelung anschliessen sollen, heute zurück. Sie ist nicht perfekt, hat viele offene Punkte, wir machen uns ein Stück weit abhängig. Aber ohne diesen Anschluss werden wir möglicherweise nicht sauber in das System kommen.

AB 2023 N 2510 / BO 2023 N 2510

1. Wichtig ist für mich aber, das möchte ich hier zuhanden der Materialien festhalten: Die Schweiz muss mehr als einfach nur das Minimum tun. Die Swiss hat sich in den Gesprächen mündlich dazu verpflichtet, freiwillig mehr als das Minimum der EU zu machen. Aber sie will das "level playing field" der EU nicht verlassen, also gesetzlich nicht irgendeine zusätzliche Vorgabe erhalten, die andere Unternehmen nicht haben. Wichtig ist, dass wir hier ein "level playing field" haben.

2. Es ist wichtig, dass in diesem Bereich der Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz gestärkt wird, indem die Schweiz an dieser Wertschöpfung, an dieser Entwicklung teilhaben kann und hier nicht den Anschluss verpasst. In diesem Sinne bin ich der Meinung, dass der Ständerat in der Differenzvereinbarung noch einmal diskutieren sollte, ob es dazu in der Gesetzgebung noch eine Präzisierung braucht, damit diese Standortinteressen für unsere Innovation und Forschung gestärkt werden können.

Mit diesen Argumenten kann ich den Antrag der Minderheit zurückziehen, und ich bitte Sie, der Kommissionmehrheit, die nun quasi oppositionslos ist, zuzustimmen. Wichtig ist, dass wir den Schritt hin zu diesen Beimischquoten jetzt machen.

Suter Gabriela (S, AG): Ich erläutere meinen Minderheitsantrag betreffend die Lenkungsabgabe pro Tonne CO₂ und die diesbezügliche Spannbreite, die von 120 bis 180 Franken reichen soll. Warum sollte die Lenkungsabgabe in diesem Mass erhöht werden?

Das vorliegende Gesetz, das wir gegenwärtig beraten, setzt hauptsächlich darauf, die Klimaziele mithilfe von Fördermassnahmen zu erreichen. Es setzt also nicht auf Verbote, sondern auf Förderung. Sie haben vorhin einem ambitionierteren Inlandreduktionsziel zugestimmt, das ins Gesetz geschrieben werden soll: Die CO₂-Reduktionen sollen zu 75 Prozent im Inland erfolgen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir aber auch die entsprechenden Fördermittel bereitstellen. Ein zentrales Instrument hierzu ist das seit Jahren bewährte Gebäudeprogramm der Kantone. Ein Drittel der Lenkungsabgaben geht in dieses Gebäudeprogramm, zwei Drittel der CO₂-Lenkungsabgaben werden direkt an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurückverteilt.

Der Bundesrat wollte in seinem Entwurf des Gesetzes diese Teilzweckbindung erhöhen, um mehr Mittel für das Gebäudeprogramm zu haben; maximal 49 Prozent der CO₂-Lenkungsabgaben wollte er dafür verwenden. Etwa 2,82 Milliarden Franken wären von 2025 bis 2030 dafür zur Verfügung gestanden. Der Ständerat und die Kommission des Nationalrates haben nun auf diese Erhöhung der Teilzweckbindung verzichtet. Das stellt uns





vor Probleme; die Mittel fehlen. Die Konferenz kantonaler Energiedirektoren hat uns in einem Brief entsprechend gewarnt: Die Weiterführung des Gebäudeprogramms in seinem heutigen Umfang ist ernsthaft gefährdet. Zwar gibt es mit dem Klima- und Innovationsgesetz während zehn Jahren pro Jahr 200 Millionen Franken für das Impulsprogramm Heizungsersatz, aber die Gelder des Klima- und Innovationsgesetzes fließen in neue Förderbereiche, in den Ersatz von Elektroheizungen, und setzen Schwerpunkte bei wenig genutzten Bereichen, nämlich bei den grossen fossilen Heizungen, wo neue und zusätzliche Massnahmen ausgelöst werden sollen. Die zusätzlichen Finanzmittel kompensieren den Finanzbedarf des Gebäudeprogramms in keiner Art und Weise.

Unsere Reduktionsziele im Gebäudebereich, wie sie im Klima- und Innovationsgesetz stehen und von der Stimmbevölkerung im Juni beschlossen wurden, sind ehrgeizig. Die Treibhausgasemissionen im Gebäudebereich müssen bis 2040 um 82 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent reduziert werden. Diese ambitionierten Ziele können wir nur erreichen, wenn wir das Gebäudeprogramm mindestens in der Art, wie es jetzt besteht, weiterführen. Die Nachfrage steigt Jahr für Jahr. Nun haben wir den Effekt, dass die Mittel aus der Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe stetig sinken. Eigentlich ist das ja logisch, ganz richtig und erwünscht. Es ist nämlich ein Zeichen, dass die Massnahmen wirken. Aber aus diesem Grund ist es eben auch sinnvoll, dass man die CO₂-Abgabe bis 2050 schrittweise und planbar immer wieder erhöht, bis das Netto-null-Ziel erreicht ist.

Ich beantrage Ihnen deshalb mit meiner Minderheit, einen minimalen, kleinen Schritt vorwärtszugehen und dem Bundesrat einen ganz kleinen Spielraum zu geben. Er soll die Möglichkeit haben, die Lenkungsabgabe von heute 120 Franken pro Tonne CO₂ auf maximal 180 Franken pro Tonne CO₂ zu erhöhen. Er muss das nicht tun, aber er hat in den nächsten Jahren die Möglichkeit dazu, und so hat er auch die Möglichkeit, je nach den Mitteln, die für das Gebäudeprogramm zur Verfügung stehen, diesen Wert entsprechend anzupassen. Das ist immerhin ein kleiner Beitrag, um das Gebäudeprogramm einigermassen aufrechterhalten zu können. Danke für die Unterstützung meines Minderheitsantrages.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich vertrete zwei Minderheiten. Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des Aero-Clubs der Schweiz, des Dachverbands der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports, und ich bin Vorstandsmitglied von Geothermie Schweiz – dies im Hinblick auf die zweite Minderheit. Somit wäre alles deklariert.

Ich komme zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt in Artikel 33bis ff. Ich beantrage mit meiner Minderheit, diesen Zusatz zu streichen. Er kam in der Kommission sehr überraschend rein; der Zusatz ist noch ein Gesellenstück aus dem abgelehnten CO₂-Gesetz. Das Volk hat das CO₂-Gesetz abgelehnt. Es stellt sich bereits hier die Frage, ob es legitim und richtig ist, dem Volk diese Sache noch einmal vorzulegen und noch einmal den Kampf zu führen.

Ursprünglich war die Abgabe der Gegenpol zur Flugticketabgabe. Sie mögen sich erinnern: Die Flugticketabgabe war damals hier im Parlament sogar mehrheitsfähig. Zusätzlich hat man etwas gesucht, um die Privat- und Businessfliegerei ebenfalls mit einzubeziehen, und hat die sogenannte Abgabe Allgemeine Luftfahrt kreiert. Nun ergibt sie aber keinen Sinn mehr, sie ist einfach aus dem Zusammenhang gerissen. Die Luftfahrt im kommerziellen Bereich hat eine Beimischpflicht, das finde ich richtig, und das ist auch gut so. Für Privatfliegerei innerhalb des nationalen Gebiets wird die Mineralölsteuer erhoben. Man kann sich fragen: Soll man die Business- und Privatfliegerei mit einer weiteren Abgabe belasten, oder ist es einfach nur noch eine "Neidabgabe", die einer Sparte zusätzlich auferlegt wird?

Vergessen Sie bitte nicht, dass die Businessfliegerei auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Ihren Gebieten und Gegenden ist. Vor allem die Flugplätze in Altenrhein, in Lugano und in Sion leben von der Privatfliegerei. Es ist entscheidend wichtig, dass diese auch weiterhin möglich ist.

Die Umsetzung ist zudem mit einem sehr grossen bürokratischen Aufwand verbunden. Sie müssen sich vorstellen, dass die Flugzeuge auf diesen Plätzen auch ausserhalb der Öffnungszeiten selbstständig starten und landen können. Auch die Meldepflicht und die Meldeprozesse sind hier schwierig umzusetzen. Dazu kommt, dass wir keine Lenkungswirkung erzielen, sondern dass es einfach noch eine zusätzliche Steuer ist.

Ich bitte Sie, diesen ganzen Absatz zu streichen.

Ich komme zum zweiten Minderheitsantrag: Dort geht es um eine Konkretisierung bei der Förderung erneuerbarer Energien, nämlich um die indirekte hydrothermale Wärmenutzung ab einer Tiefe von mehr als 500 Metern und einer Temperatur von mehr als 30 Grad. Das tönt jetzt wahnsinnig technisch; hier geht es aber darum, dass die hydrothermale Geothermie die Wärme aus dem Boden zieht. Im Wesentlichen wird Wärme zusammen mit den heissen Fluiden, also Wasser und Dampf, dem Untergrund entnommen, was praktisch dem System eines Thermalwasserbrunnens entspricht.





Von der Mehrheit wurde ziemlich allgemein gehalten, wann und mit welchen Bohrungen eine Förderung möglich sein wird. Hier möchte die Branche aber Rechtssicherheit, indem man das sauber auflistet und auch sauber definiert. Daher ist in meinem Antrag die Tiefe von 500 Metern und die Temperatur von mehr als 30 Grad aufgeführt. So hat die Branche klare Parameter. Es ist eigentlich erstaunlich, dass die

AB 2023 N 2511 / BO 2023 N 2511

Kommission diesen einfachen Antrag, der der Branche hilft, nicht mitgetragen hat. Das sind meine Minderheitsanträge. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese so weit unterstützen könnten.

Girod Bastien (G, ZH): In diesem Block geht es um wichtige Massnahmen mit Blick auf die Wirksamkeit dieses Gesetzes. Ich spreche zu den wichtigsten.

Zuerst zu den Aufschlägen bei den Treibstoffen: Hier bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Vincenz abzulehnen. Wir sollten eine gewisse Flexibilität haben und den Durchschnitt von 5 Rappen nehmen. Ich denke, das erlaubt, im Schnitt über die verbleibenden Jahre mehr in den Klimaschutz zu investieren.

Zum Minderheitsantrag Imark, die Überführungspflicht komplett zu streichen: Wenn man bei den Treibstoffen gar nichts machen will, müsste man im Gegenzug die Elektromobilität mehr unterstützen. Denn dann sagt man ja: Bei den erneuerbaren Treibstoffen ist das nicht möglich, da machen wir keine Überführungspflicht; wir machen die Treibstoffe sozusagen nicht klimafreundlicher, wir geben da auf. Im Gegenzug müsste man dann voll auf die Elektromobilität setzen. Das kann man schon tun. Aber es ist dann nicht konsistent, hier einen Rückzug bei den Treibstoffen zu machen, weil man vielleicht einsieht, dass es tatsächlich schwierig ist, diese Treibstoffe klimafreundlicher zu machen, aber dann bei der Elektromobilität nicht zu korrigieren. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Minderheitsantrag abzulehnen, damit wir wenigstens einen Schritt vorwärts machen, wie es auch die EU tut, in der auch solche Vorgaben gelten.

Dann zur CO₂-Abgabe: Im vorigen Block haben wir ja beschlossen, dass wir mindestens 75 Prozent der Treibhausgasemissionen im Inland reduzieren wollen. Damit wir das erreichen, brauchen wir mehr Massnahmen, als die Mehrheit jetzt vorschlägt. Einige dieser Massnahmen können wir dann auch ausserhalb dieses Gesetzes beschliessen. Von dem her, denke ich, ist es gut, diese Ambition zu verfolgen, um dann vielleicht bei der Revision der LSWA oder in Bezug auf die Förderung der Elektromobilität ebenfalls ausserhalb dieses Gesetzes vorwärtzumachen.

Eine wirksame und etablierte Massnahme innerhalb dieses Gesetzes wäre aber sicher die CO₂-Abgabe auf Brennstoffe. Bis hierher hat es sich gezeigt, dass sich eine solche Abgabe einer sehr hohen Akzeptanz erfreut, da sie mitunter an das Gebäudeprogramm gekoppelt ist. Genau beim Gebäudeprogramm haben wir aber das Problem der Finanzierung. Diesbezüglich hat ja der Bundesrat zuerst vorgeschlagen, den Anteil zu verändern, d. h., man teilt dem Gebäudeprogramm einen grösseren Anteil der Abgabe zu. Das hat der Ständerat nun abgelehnt. Im Gegenzug müsste man es dem Bundesrat wenigstens ermöglichen, dass er die Abgabe erhöhen kann, um sicherzustellen, dass das Gebäudeprogramm wie geplant weitergeführt werden kann. Auch die Kantone haben sich entsprechend geäussert.

Am Schluss noch zur Privatjetabgabe: Es ist sicher nicht so, dass das Volk die CO₂-Gesetz-Revision wegen dieser Privatjetabgabe abgelehnt hat, wie das zum Teil gesagt worden ist. Im Gegenteil, es geht hier um Gerechtigkeit, und es ging ja auch damals um Gerechtigkeit. Wenn bei Linienflügen zum Klimaschutz beigetragen wird, dann ist es klar, dass auch bei den Privatjets zum Klimaschutz beigetragen werden muss. Die Situation ist immer noch die gleiche.

Wir übernehmen jetzt ja das EU-System für die Linienflüge, es ist eine obligatorische Einbindung. Aber wenn man in Samedan tankt, ist man immer noch aussen vor, dann gelten die Vorgaben nicht. Daher braucht es hier auch für Privatjets Massnahmen. Es ist falsch, zu glauben, dass diese Leute, die CEO, deswegen nicht mehr in die Schweiz oder ans WEF kommen; das ist keine Auswirkung dieser Abgabe. Es geht hier um Gerechtigkeit: Wenn die Bevölkerung bei den Linienflügen einen Beitrag leistet, sollte man auch bei den Privatjets etwas machen. Hier haben wir einen konkreten Vorschlag, den wir schon einmal hatten und von dem wir wissen, dass er funktioniert. Deshalb sollten wir diesen so aufnehmen.

Ich bitte Sie, in diesem Sinne abzustimmen, und danke für Ihre Unterstützung.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Herr Girod, eine Frage zur privaten Luftfahrt: Sie haben gesagt, Sie möchten sich bei der Luftfahrt der europäischen Regelung anschliessen. In Europa ist es aber nicht so, dass die Privatfliegerei eine Abgabe leisten muss, sondern dort ist es so, dass die Beimischpflicht ab bestimmten Flugplätzen gilt.

Können Sie mir sagen, ob Businessjets ab Zürich nun eine Beimischpflicht haben sollen oder nicht?





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Zehnte Sitzung • 20.12.23 • 08h45 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Dixième séance • 20.12.23 • 08h45 • 22.061



Girod Bastien (G, ZH): Privatjets starten ja nicht nur in Zürich. Es geht zum Beispiel darum, dass es auch in Samedan eine Verpflichtung gibt. Die Rückfrage ist: Können Sie mir bestätigen, dass es diese Pflicht in Samedan gibt? Es gibt sie eben nicht. Ich denke, da hat auch die entsprechende Branche geschlafen. Wenn schon, hätte man einen verbindlichen Vorschlag machen müssen. Sich jetzt auf freiwillige Massnahmen zu beziehen und zu meinen, das sei genug, ist nicht richtig, denke ich. Wir haben es hier mit einem Sektor mit zahlungskräftigen Kunden zu tun. Diese können sich Klimaschutz leisten, und diese sollen sich Klimaschutz auch leisten. Hier kann man mehr machen. Es geht ja auch darum, dass wir mal etwas ins Gesetz aufnehmen. Der Ständerat kann die Bestimmung dann immer noch verbessern. Aber wenn wir jetzt hier bei der Privatfliegerei nichts machen, haben wir die störende Ungleichheit, dass bei Linienflügen vorwärtsgemacht wird, aber bei den Privaten und bei Flughäfen wie Samedan nichts Verbindliches vorgesehen ist.

Hurter Thomas (V, SH): Herr Girod, die Privatflugabgabe ist ja nichts anderes als eine, sag ich jetzt einmal, Bonzenabgabe, die dem Klima gar nichts bringt. Das haben Sie auch selber gesagt. Sind Sie, wenn die Privatluftfahrt in die Verpflichtungen bezüglich synthetischen Treibstoffs eingebunden wird, dann bereit, die Privatflugabgabe nicht mehr zu unterstützen?

Girod Bastien (G, ZH): Zuerst zur Bezeichnung: Es ist eine Privatjetabgabe, es steht so auch hier drin – "Bonzenabgabe" war Ihre Wortwahl.

Es ist natürlich so, dass Leute, die zahlungskräftiger sind, mehr machen sollen und mehr machen können. Ich denke, die Privatjets müssen führend sein, auch wenn es um Synfuels geht. Da müsste mehr gemacht werden. Wie gesagt, ich bin offen für bessere Vorschläge. Damit bessere Vorschläge anlässlich der Differenzbereinigung möglich sind, muss der Nationalrat jetzt zustimmen. Dann kann der Ständerat bessere Vorschläge eingeben. Wenn wir nicht zustimmen, kann er das eben nicht mehr machen, weil dieser Gegenstand dann sozusagen nicht mehr offen ist.

Bäumle Martin (GL, ZH): Herr Kollege Girod, wie viel Kilogramm CO₂ und wie viele Liter SAF werden produziert, wenn wir dieser Abgabe, die Sie im Minderheitsantrag vorsehen, zustimmen?

Girod Bastien (G, ZH): Sehen Sie, Herr Bäumle, insgesamt sind es doch 30 Millionen Franken, die zusätzlich in den Klimaschutz investiert werden. Sie predigen immer die Einführung von Lenkungsabgaben! Sie können doch aber nicht argumentieren, dass Sie Lenkungsabgaben zwar fürs Volk wollen, dass es aber für jene, die in Privatjets unterwegs sind, keine Lenkungsabgaben, sondern nur freiwillige Massnahmen geben soll. Ich denke, so erreichen wir keine Akzeptanz. Wir erreichen sie dann, wenn alle ihren Beitrag leisten und wenn typischerweise jene, die mehr Mittel haben, auch einen grösseren Beitrag leisten.

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

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00*

AB 2023 N 2512 / BO 2023 N 2512

