



22.061

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

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

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

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

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

Block 2 (Fortsetzung) – Bloc 2 (suite)

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): In Block 2 treffen wir jetzt auf einige Kernpunkte dieser Vorlage. Es geht um konkrete Massnahmen, mit welchen die im Grundsatz eigentlich unbestrittene Abkehr von fossilen Energieträgern unterstützt und beschleunigt werden kann. Dazu gehört die Bestätigung von bereits bestehenden Massnahmen, zum Beispiel der Kompensationsaufschlag gemäss Artikel 28c.

Dieser Aufschlag ist in der Fraktion grundsätzlich unbestritten. Die Flexibilisierung über die Jahre 2021 bis 2030 hinweg erachtet ein Teil der Fraktion als eine sinnvolle Massnahme, um Innovationen, welche am Anfang stehen und in einer ersten Phase höhere Kosten verursachen, fördern zu können. Entscheidend ist auch bei der Variante der Kommissionmehrheit, dass der Aufschlag von 5 Rappen pro Liter im Durchschnitt nicht überschritten werden darf. Andere Mitglieder unserer Fraktion möchten an der Version des Ständerates nichts ändern.

Bei den Artikeln 28f bis 28i hält unsere Fraktion am Ausdruck "erneuerbar" fest. Im Unterschied zum aktuellen Gesetz wird die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe hier jetzt separat aufgeführt. Sie ist in den Artikeln 28f bis 28i geregelt. Bis anhin war die Überführung in der Kompensationspflicht integriert. Ein Teil unserer Fraktion unterstützt wie der Ständerat die Überführungspflicht; diese ist ein wichtiges Mittel, um erneuerbare und synthetische Treibstoffe zu fördern. Gerade für die Autobranche ergeben sich hier auch grosse Chancen, die man jetzt packen kann. Wir können so zudem ein effektives und effizientes Finanzierungsmodell aufgleisen.

Wenn wir es ernst meinen mit der Förderung von fossilfreien Treibstoffen, wenn wir diese Innovationen unterstützen wollen, dann entstehen Kosten. Ohne diese verbrauchergerechte Variante werden wir die Kosten am Ende über die Staatskasse bezahlen. Ich bitte alle, die hier drin jeweils flammende Voten für die Lenkung halten, dies in ihre Entscheidung einzubeziehen.

Die Version der nationalrätlichen Kommission bei diesem Abschnitt ist eine Kombination des bundesrätlichen Entwurfes und des ständerätlichen Beschlusses. Die Kommission will zwischen 3 und 10 Prozent erneuerbare Treibstoffe, gleichzeitig will sie aber auch am Preisdeckel von maximal 5 Rappen pro Liter festhalten und so sicherstellen, dass eine Kostenexplosion an der Tanksäule unmöglich ist. Zudem ist es wichtig, zu wissen, dass gemäss Berechnungen ein Anteil von 3 Prozent mit deutlich weniger als 5 Rappen zu erreichen ist, nämlich mit etwa 2 bis 3 Rappen. Das ist für den normalen Verbraucher an der Tanksäule nicht spürbar.

Ein anderer Teil unserer Fraktion möchte diese Überführungspflicht jedoch nicht und unterstützt demzufolge den Antrag der Minderheit Imark.





Die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe will unsere Fraktion bei 120 Franken belassen. Viele von uns sehen die positiven Aspekte einer Erhöhung grundsätzlich durchaus. Die Kompetenzerteilung an den Bundesrat erachten wir jedoch als Element, das von den Gegnern bei einem allfälligen Referendum als Einfallstor genutzt werden kann, selbst wenn der Bundesrat diese Kompetenz gar nicht zu nutzen gedenkt, wovon ausgegangen werden muss. Aus diesem Grund verzichten wir lieber darauf und unterstützen bei Artikel 29 Absatz 2 den Antrag der Kommissionsmehrheit.

Kommen wir noch zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt, zur Privatjetabgabe. Unsere Fraktion ist der Überzeugung, dass die Abgabe auf Privatjetflüge eine mehrheitsfähige Massnahme ist. Sie wird wohl kaum Lenkungswirkung haben – das geben wir zu –, weil die betreffenden Personen in Anbetracht des Preises, welchen sie für einen Privatflug ohnehin zahlen, diese Abgabe kaum wahrnehmen. Sie ist aber gleichwohl wichtig, weil gerade von diesen Personen, die durch solche Flüge einen übermässigen Treibhausgasausstoss generieren, eine Abgabe verlangt werden kann. Dieser Betrag kann dann für Klimaschutzmassnahmen eingesetzt werden. Damit schliesse ich und bitte Sie, die Privatjetabgabe zu unterstützen.

Büchel Roland Rino (V, SG): Geschätzte Kollegin Wismer, Sie haben in Ihrem Votum gesagt, dass sich hier Chancen für die Autobranche eröffnen würden. Meine Familie ist seit sechzig Jahren in dieser Branche tätig. Von uns sieht niemand diese Chancen. Können Sie das zum Beispiel meinem Bruder erklären?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Ich spreche hier die Beimischung von synthetischen Treibstoffen oder von biogenen Treibstoffen an, die scheinbar auch auf die Effizienz der Motoren eine positive Wirkung hat. Wir wissen, dass wir in Zukunft solche Technologien brauchen, um CO₂-neutral zu werden. Wenn wir jetzt nicht vorwärts machen und diese Innovation jetzt nicht fördern, dann werden wir auch 2050 nicht am Punkt sein, das endgültig umsetzen zu können. Ich bin überzeugt, dass die Autobranche diese Chance gerne packt.

Imark Christian (V, SO): Frau Kollegin, Sie haben davon gesprochen, dass die Überführungspflicht nicht zu einer Kostenexplosion führe. Es ist Ihnen aber schon bewusst, dass die Überführungspflicht auch Auswirkungen auf die Kompensationspflicht hat, dass es an der Zapfsäule, alles

AB 2023 N 2515 / BO 2023 N 2515

zusammengerechnet, pro Liter Benzin und Diesel 11 Rappen zusätzlich kostet und dass die letzte Revision des CO₂-Gesetzes genau aus diesem Grund abgelehnt wurde?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Vielen Dank für diese Frage, Herr Imark. Sie nehmen immer die Kompensationspflicht hinzu. Diese besteht aber heute schon; sie ist bereits heute bei 5 Rappen pro Liter gedeckelt. Zusätzlich kommt die Überführungspflicht hinzu. Sie ist jetzt separat gerechnet. Je nachdem, wie hoch der Bundesrat die Beimischquote ansetzt – ich habe das ausgeführt –, entstehen zusätzliche Kosten. Darauf haben wir mit 5 Rappen pro Liter einen Deckel gesetzt. Wenn die Beimischquote jedoch tief ist, also bei etwa 3 Prozent liegt – das habe ich ausgeführt –, müssen wir nicht mit 5 Rappen rechnen; dann sind die Kosten deutlich geringer.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich komme zur Fraktionsmeinung der FDP bei Block 2: Bei Artikel 28c Absatz 3 unterstützen wir selbstverständlich die Minderheit Vincenz. Aus Sicht der FDP-Liberalen Fraktion ist das eine Schlüsselstelle und wird in der Argumentation gegen dieses Gesetz eine wichtige Rolle spielen. Wie viel darf der Kompensationsaufschlag in Zukunft noch kosten, wie viel soll er betragen? Hier hat die UREK den Fächer geöffnet und will einen Durchschnittswert von 5 Rappen in den Jahren 2021 bis 2030 einführen. Da jedoch der Zuschlag in der Vergangenheit tiefer als 5 Rappen war, wäre in Zukunft sogar ein höherer Zuschlag als 5 Rappen möglich. Wir sind der Ansicht, dass diese Berechnungsmethode – wie es von Frau Vincenz infrage gestellt wurde – nicht richtig ist. Wir möchten hier dem Ständerat und dem Bundesrat folgen, die das Gleiche wie die Minderheit Vincenz beantragen.

Zum 2. Abschnitt, da geht es um zwei Minderheitsanträge Imark: Der erste Minderheitsantrag Imark betrifft eigentlich nur einen Ausdruck, der geändert werden soll. Diesen Antrag werden wir ablehnen. Es gibt jedoch bei uns in der Fraktion durchaus Sympathien für den zweiten Antrag der Minderheit Imark, die die Überführungspflicht in dieser Art nicht einführen will. Es ist uns aber bewusst, dass wir, wenn diese Überführungspflicht nicht eingeführt würde, die einheimischen Produktionsstätten von biogenen und synthetischen Treibstoffen gefährden würden und dass ein Wettbewerbsnachteil entstünde. Die Fraktion ist in dieser Frage geteilter Meinung. Dann komme ich zum Minderheitsantrag Bäumle, der zurückgezogen worden ist. Ich möchte aber trotzdem noch etwas dazu ausführen: Was die Luftfahrt hier schaffen will, erachtet die FDP-Liberale Fraktion als rich-





tigen Schritt. Vorgesehen ist eine sogenannte Beimischpflicht bei Flugtreibstoffen. Im Fokus stehen hier die Treibstoffe Jet A-1 für Düsentriebwerke. Damit ist ein grosser Teil der Luftfahrt abgedeckt. Vorläufig angenommen sind Mogas und Avgas. Das sind die Treibstoffe, die für Kolbentriebwerke gebraucht werden. Aus technischer Sicht ist dieser Schritt richtig, da auch die Zulassungen für Motoren unterschiedlich sind und noch nicht überall die entsprechenden Zertifizierungen und technischen Vorschriften bereinigt sind.

Viel wichtiger scheint uns, dass die Mehrheit der Kommission erkannt hat, dass sämtliche Massnahmen betreffend Beimischquoten international abgestimmt werden müssen und auch untereinander austauschbar sind. Es macht keinen Sinn, synthetischen Treibstoff um die halbe Welt zu karren, wenn er direkt vor Ort in Luftfahrzeugen vertankt werden könnte. Daher ist es richtig, dass die UREK-N nun beantragt, sich auf das Luftverkehrsabkommen mit der EU als Grundlage für diese Beimischquote zu berufen. Hier gibt es auch einen direkten Zusammenhang mit der Abgabe Allgemeine Luftfahrt, denn diese ist auf europäischer Ebene noch nicht geregelt. Daher macht es keinen Sinn, liebe Mitte-Fraktion, dass man hier eine separate Lösung für die Schweiz sucht und mit dieser privaten Luftfahrt nicht in Zusammenarbeit mit der EU in einer einheitlichen Art und Weise umgeht.

Ich komme zur Minderheit Suter. Die FDP-Fraktion lehnt den Minderheitsantrag Suter ab. Bereits heute ist die Festlegung der Höhe der CO₂-Abgabe an den Bundesrat delegiert. Die Deckelung bei 120 Franken erachten wir in der aktuellen Lage als ein Maximum und nicht als ein Minimum. Eine Erhöhung würde aus unserer Sicht gar die ganze Vorlage gefährden. Wir möchten hier auch keine weitere Delegation an den Bundesrat. Wir machen beliebt, dass man diesen Minderheitsantrag Suter auch in der Gesamtheit ablehnt.

Dann komme ich noch einmal auf die Abgabe Allgemeine Luftfahrt zu sprechen. Wie ich bereits angetönt habe, gibt es in der EU noch keine Regelung bezüglich der allgemeinen Luftfahrt. Daher macht es wirklich keinen Sinn, hier eine Sonderlösung einzuführen. Bitte beachten Sie auch, dass solche kleinen Flugplätze, zum Beispiel Lugano, Altenrhein, Bern oder Sion, eben wirtschaftlich wichtige Standorte sind, nicht nur für die Ferien- und Privatfliegerei, sondern auch für die Businessfliegerei. Das ist ein wirtschaftlicher Standortvorteil, den man nicht mit einer separaten, eigenständigen nationalen Lösung aus den Händen geben sollte. Ich bitte Sie auch im Namen der Fraktion, der Minderheit Jauslin zu folgen.

Dann komme ich noch zu Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe abis und zu meinem Minderheitsantrag zur Thematik der indirekten hydrothermalen Wärmenutzung. Wie ich bereits gesagt habe, möchte die Branche hier klare Voraussetzungen und nicht irgendeine Interpretationsmöglichkeit. Daher hat man sich auf 500 Meter und 30 Grad geeinigt. Das sind klare Parameter, die genau eingehalten werden müssen. Hier stimmt die FDP-Fraktion meinem Minderheitsantrag ebenfalls zu.

Das waren meine kurzen Ausführungen zu Block 2.

Suter Gabriela (S, AG): Ich gebe Ihnen die Positionen der SP-Fraktion zu den Minderheitsanträgen in Block 2 bekannt. Ich beginne mit dem Minderheitsantrag Vincenz zu Artikel 28c Absatz 3. Es geht um den Treibstoffaufschlag. Importeure von Benzin und Diesel müssen wie bisher einen Teil der CO₂-Emissionen dieser Treibstoffe mit Klimamassnahmen im In- und Ausland ausgleichen, neu mit einem Maximalsatz von bis zu 90 Prozent. Sie können dafür weiterhin nur einen Kompensationsaufschlag von maximal 5 Rappen pro Liter Benzin oder Diesel verlangen. Die Version der Kommissionsmehrheit erlaubt eine gewisse Flexibilität. Die Erhöhung soll im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 maximal 5 Rappen betragen. Die Minderheit Vincenz fordert, dass die Erhöhung in keinem Kalenderjahr mehr als 5 Rappen betragen darf. Wir unterstützen die Version der Mehrheit der Kommission, denn gewisse Kompensationsmassnahmen sind in einer ersten Phase, bevor sie sich etabliert haben, noch etwas teurer, danach werden sie günstiger. Das soll sich eben im Kompensationsaufschlag abbilden können.

Kollege Imark möchte den Begriff "erneuerbare Treibstoffe" durch den Begriff "emissionsarm hergestellte Treibstoffe" ersetzen. Warum ist das hier falsch? Es geht bei den Artikeln 28f bis 28i ausschliesslich um Treibstoffe für den Landverkehr, nicht um Treibstoffe für die Luftfahrt. Erneuerbare Treibstoffe sind Treibstoffe, die mit erneuerbaren Energiequellen hergestellt werden, also Synfuels, die mithilfe von Strom aus Sonnen-, Wasser- oder Windenergie sowie biogenen Treibstoffen hergestellt werden. Kollege Imarks Mission ist es, Atomstrom für die Produktion von synthetischen Treibstoffen für Personenwagen zuzulassen. Atomstrom stammt aber nicht aus einer erneuerbaren Energiequelle. Wir lehnen den Antrag dieser Minderheit ab. Diese Unterscheidung macht im Übrigen auch die EU.

Zur Streichung der Überführungspflicht: Die Kommission schlägt vor, 3 bis 10 Prozent der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen so zu vermindern, dass die Importeure eben direkt solche erneuerbaren Treibstoffe in Verkehr bringen. Synfuels haben durchaus ihre Berechtigung. Synthetisches Kerosin wird im Flugverkehr unabdingbar sein. Hier geht es aber, wie vorhin schon gesagt, um den Landverkehr. Wir haben deshalb in der Kom-





mission ohne Enthusiasmus und eher contre coeur der Überführungspflicht im Sinne eines Gesamtpaketes zugestimmt. Grundsätzlich sind wir aber der Meinung, dass die Verwendung von synthetischen Treibstoffen und biogenen Treibstoffen im Landverkehr, insbesondere bei Personenwagen, nicht effizient und deshalb nicht sinnvoll ist.

AB 2023 N 2516 / BO 2023 N 2516

Hier sollte man die vollständige Elektrifizierung anstreben und teure Synfuels nur dort einsetzen, wo es unabdingbar ist. Deswegen werden wir der Minderheit Imark zustimmen.

Zur Höhe der Lenkungsabgabe: Ich habe vorhin ausführlich begründet, warum es wichtig ist, dieser Minderheit zuzustimmen. Kurz und knapp: Sie haben vorhin beschlossen, die Reduktion von CO₂ zu 75 Prozent im Inland durchzuführen. Der Gebäudepark ist ein wichtiger Hebel, und um diese Reduktionsziele zu erreichen, brauchen wir auch entsprechende Fördermittel. Deswegen ist es wichtig, dass wir hier dem Bundesrat eine gewisse Flexibilität und Spannbreite geben, damit er die Lenkungsabgabe in den nächsten sechs Jahren leicht erhöhen könnte, von 120 Franken pro Tonne CO₂ auf 180 Franken pro Tonne CO₂. Er muss das nicht tun, aber er könnte es machen.

Ich komme zur Minderheit Jauslin, sie will die Privatjetabgabe streichen. Wir unterstützen hier die Mehrheit. Die Privatjetabgabe ist eine Massnahme, die von der Kommission eins zu eins aus dem abgelehnten CO₂-Gesetz übernommen wurde. Warum? Dieser Baustein, das ist ganz wichtig zu wissen, war 2021 im Gegensatz zur Flugticketabgabe nie gross umstritten. Die Abgabe betrifft nämlich nur diejenigen, die mit Privat- und Businessjets herumfliegen und mit dieser Fliegerei enorm hohe Pro-Kopf-Emissionen verursachen. Es ist wichtig, dass diese Leute im Sinne des Verursacherprinzips mit einer Abgabe dazu beitragen, Klimaschutzmassnahmen zu finanzieren. Die Abgabe bringt etwa 30 Millionen Franken pro Jahr für Klimaschutzmassnahmen. Den Minderheitsantrag Jauslin zur Tiefengeothermie lehnen wir ab.

Strupler Manuel (V, TG): Ich spreche für die SVP-Fraktion zu diesem Block. In diesem Block geht es um die Pflicht zur Kompensation der CO₂-Emissionen bei fossilen Treibstoffen, um die Pflicht zur Überführung von erneuerbaren Treibstoffen und zudem um die Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen zu Flugpetrol. Es geht also, wie Sie schon vorhin von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern gehört haben, um die Kosten.

Auch wenn die Absicht der Kommission, eine schlanke Version dieses CO₂-Gesetzes für die Periode 2025–2030 zu machen, einigermassen umgesetzt wurde, wurde das Versprechen, das auch von Bundesrat Albert Rösti beim Eintreten nochmals betont und bestätigt wurde – das Versprechen, keine höheren Kosten für die Konsumenten zu verursachen –, nicht eingehalten. Wenn Sie also diesem Versprechen treu bleiben und wie die SVP die Bevölkerung, die sonst schon unter der Teuerung leidet, quasi als Neujahresgeschenk nicht noch mit höheren Kosten belasten möchten, dann bitte ich darum, dass Sie bei den Minderheitsanträgen in diesem Block unseren Empfehlungen folgen.

Neu wird nebst der Kompensationspflicht, die, wie Sie gehört haben, bestehen bleibt, auch eine Überführungspflicht eingeführt. Beides hat einen gesetzlichen Preisaufschlagsdeckel von 5 Rappen, was – Kollege Imark hat es ausgeführt – inklusive Mehrwertsteuer insgesamt fast 11 Rappen ergibt, die auf uns zukommen. Da die Kompensationspflicht mit der Einführung der Überführungspflicht nicht mehr wie bisher mit Biotreibstoffen erfüllt werden kann, sondern nur noch mit Zertifikaten, hat die Stiftung Klik in einer Medienmitteilung vom 21. September 2023 bereits angekündigt, dass sie den Preis auf 8 Rappen erhöhen muss, weil die Zertifikate teurer werden. Dass dies am Schluss der Konsument an der Zapfsäule bezahlen muss, ist wohl klar. Insgesamt können die Mehrkosten bei einer vollen Ausschöpfung also, wie schon erwähnt, bis zu 10 Rappen betragen. Da ist die Mehrwertsteuer aber noch nicht eingerechnet.

Ich bitte Sie deshalb, unbedingt folgende Minderheitsanträge anzunehmen: Einerseits bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Vincenz bei Artikel 28c Absatz 3 anzunehmen. Er möchte, dass der Kompensationsaufschlag nicht durchschnittlich, sondern maximal 5 Rappen betragen darf. Andererseits bitte ich Sie, bei den Artikeln 28f bis 28i unbedingt die Minderheitsanträge Imark zu unterstützen; die Anträge wurden von meinem Kollegen ja schon begründet. Hier geht es um das Fleisch am Knochen dieser Vorlage, hier geht es vor allem um die Mehrkosten. Mit der Streichung dieser Artikel soll die Überführungspflicht gestrichen werden, die zu Zusatzkosten von 5 Rappen an der Tanksäule führen würden. Wenn Sie diese Minderheitsanträge annehmen, da bin ich sicher, nehmen Sie den allfälligen Referendumsbefürwortern auch den Wind – also sozusagen den Treibstoff – aus den Segeln.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Bäumle zu den Artikeln 28j bis 28n abzulehnen und dort der Kommissionmehrheit zu folgen.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Elfte Sitzung • 20.12.23 • 15h00 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Onzième séance • 20.12.23 • 15h00 • 22.061



Ganz klar abzulehnen ist der Antrag der Minderheit Suter bei Artikel 29. Hier möchte die Kommission den CO₂-Abgabesatz auf Herstellung, Gewinnung und Einfuhr von Brennstoffen so belassen, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat, nämlich bei maximal 120 Franken pro Tonne CO₂. Die Minderheit Suter möchte – sie hat es vorhin begründet –, dass der Bundesrat die Möglichkeit hat, auf maximal 180 Franken pro Tonne zu gehen. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diesen Minderheitsantrag entschieden abzulehnen. Er gefährdet unnötig den Werkplatz Schweiz und ist ein grosser Bruch mit dem Versprechen, hier beim Preis nicht aufzuschlagen. Folgen wir doch nicht dem Beispiel von Deutschland, das zuerst die Industrie mit neuen Gesetzen und Abgaben zerstört und dann versucht, sie mit Staatsbeihilfen irgendwie am Leben zu erhalten. Ich bitte Sie ebenfalls, den Minderheitsantrag Jauslin zu Artikel 24 abzulehnen, dafür aber die Minderheit Jauslin bei Artikel 23 unbedingt zu unterstützen.

Ich danke Ihnen, dass Sie unseren Empfehlungen folgen und somit mithelfen, dass dieses Gesetz wie versprochen schlank, aber vor allem auch einigermaßen kostenneutral bleibt – ohne dabei der Bevölkerung weiter das Geld aus der Tasche zu ziehen und dieses umzuverteilen.

Bäume Martin (GL, ZH): Bei den Differenzen beantragen wir Ihnen dringend, bezüglich der Überführung der Kompensation der Mehrheit zu folgen. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Vorlage des Bundesrates keine Limite kennt. Der Bundesrat definiert einen Satz von 5 bis 10 Prozent. Das könnte durchaus 8 bis 10 Rappen entsprechen. Der Ständerat hat dann einen Deckel von 5 Rappen definiert, aber kein Ziel festgelegt. Damit besteht das Risiko, dass wenig effiziente, teure Beimischungen gemacht werden, dass dann vielleicht nur zwischen 0 und 1 Prozent, wenige Liter, beigemischt werden. Damit erreichen wir das Ziel einer Beimischpflicht nicht.

Ihre UREK hat dann mit ihrem Kompromiss – das ist der Mehrheitsantrag – ein Beimischziel von minimal 3 Prozent und maximal 10 Prozent definiert und gleichzeitig, wie der Ständerat, einen Deckel von 5 Rappen festgelegt. Das heisst, nach heutiger Lesart geht man davon aus, dass damit etwa eine Beimischquote von 6 Prozent, bis 5 Rappen, möglich wäre. Anders gesagt: Wenn man 3 Prozent – das Minimum – beimischen würde, wären wir bei 2,5 Rappen. Ich sage das einfach, damit wir wissen, wovon wir reden. Beim Entwurf des Bundesrates wäre es auf bis zu 10 Rappen gegangen. Hier reden wir von maximal 5 Rappen, es kann aber, das ist klar, auch weniger sein.

Es ist auch interessant, dass sich in diesem Bereich jetzt plötzlich unheilige Allianzen bilden. Die einen sagen, sie hätten Angst vor der Benzinpreiserhöhung um einige Rappen, und die anderen sagen, weil Synfuels oder Biofuels nicht effizient seien, würden sie diese Beimischquote auch ablehnen. Letztlich ist es so, dass es in den nächsten zwanzig, dreissig Jahren immer noch Fahrzeuge geben wird, die mit konventionellen Stoffen herumfahren. Es muss dann mindestens Biofuel oder SAF sein. Sonst haben Sie einfach das Problem, dass diese Fahrzeuge dann immer noch mit fossilen Treibstoffen herumfahren, entsprechend CO₂ ausstossen und die Besitzer einfach Bussen zahlen. Das ist nicht die Idee, wenn wir CO₂ reduzieren wollen.

Auch bezüglich des Kompensationsaufschlags bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Damit würden wir einen Mittelweg finden, damit die Stiftung Klik nicht jedes Jahr genau das Maximum von 5 Rappen einhalten muss, sondern über die Jahre gemittelt 5 Rappen erreichen muss. Wenn ein Projekt startet, kann es einmal teurer werden, es kann einmal 6 oder 7

AB 2023 N 2517 / BO 2023 N 2517

Rappen benötigen. Das muss dann aber kompensiert werden und wieder auf 3 Rappen zurückgehen, damit insgesamt die 5 Rappen eingehalten werden. Das gibt der Stiftung Klik mehr Spielraum und vergrössert die Investitionssicherheit.

Den Antrag der Minderheit Suter werden wir heute ablehnen, obwohl wir 180 Franken pro Tonne CO₂ richtig finden, weil wir davon ausgehen, dass auch ein Bundesrat Rösti diese Kompetenz bis 2030 kaum ausschöpfen würde. Vielmehr würden wir damit aber einen Referendumsgrund schaffen – für nichts und wieder nichts. Zudem haben wir nach der Abstimmung zum CO₂-Gesetz das Versprechen der damaligen Bundesrätin Sommaruga gehört, dass man keine neuen Abgaben wolle. Da müssen wir, glaube ich, einfach Leih halten, auch wenn wir das faktisch falsch finden. Das gilt ebenso für die angetönten maximal 49 Prozent des Ertrags aus der CO₂-Abgabe: Hier bleiben wir beim Anteil von 33 Prozent.

Zur Beimischpflicht von SAF sage ich nicht mehr viel; wir haben unseren Minderheitsantrag unterdessen zurückgezogen. Ich habe Ihnen ausführlich begründet, warum der Weg der Mehrheit im Moment der einzige ist, auch wenn es noch gewisse Fragezeichen gibt.

Damit komme ich zur Privatjetabgabe, der Pièce de Résistance in diesem Block: Sie wurde, so wie sie formuliert ist, eins zu eins aus dem alten CO₂-Gesetz übernommen. Damals hatten wir aber eine Ticketabgabe für





alle Flüge, während wir heute bei den übrigen Flügen eine Beimischpflicht haben. Bei der Geschäftsfliegerei ist noch nicht so klar, wie die Privatfliegerei dann effektiv vom EU-Recht betroffen sein wird. Je nach Abflug-Flughafen wird sie wahrscheinlich zahlen bzw. beimischen müssen oder eben nicht. Wichtig ist nun aber, dass mit dem, was wir hier machen, erstens keinerlei Lenkungswirkung entsteht. Das heisst, dass entweder das Geld bezahlt oder ein anderer Abflug-Flughafen im Ausland gesucht wird, um das zu umgehen. Zweitens wird dadurch kein Kilogramm CO₂ eingespart und kein Prozent oder Liter SAF beigemischt.

Sie haben eine Absichtserklärung der Branche auf dem Tisch – meine Interessenbindung habe ich schon offengelegt –, die auch von Swissmem und Spin, dem Verein, den ich mitgegründet habe, getragen wird. Demnach erklären sie sich bereit, freiwillig mehr zu tun als das Minimum gemäss EU-Recht, das heisst, SAF beizumischen sowie Geld in Technologie und Innovation zu stecken. Wenn Sie also heute diese Abgabe ablehnen, dann wird das viel mehr auslösen, weil es dann Innovation geben wird, weil es eine Beimischquote geben wird und die Privatfliegerei hier vorangehen kann. Was wir wollen, ist, CO₂ zu reduzieren und SAF beizumischen. Mit der Abgabe nehmen Sie dagegen einfach Geld ein, das Sie dann vielleicht in den öffentlichen Verkehr stecken oder in Klimamassnahmen irgendwo anders. Es wird aber nicht direkt der Privatfliegerei zugutekommen, sodass diese selber investieren könnte. Wenn man also etwas erreichen will, dann muss man diese Abgabe heute ablehnen. Sie ist ein Anachronismus aus dem alten CO₂-Gesetz, und zudem sind wir heute mit der Beimischquote einen Schritt weiter.

Die grünliberale Fraktion wird grossmehrheitlich die Minderheit Jauslin unterstützen, nachdem wir diese Vereinbarung mit der Branche haben, auf die wir zählen. Da erwarten wir auch, dass der Bundesrat dann entsprechende Gespräche aufnimmt, und wir werden die Branche auch weiterhin in die Pflicht nehmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Bei Block 2 komme ich zuerst zur Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure gemäss der Artikel 28b bis 28e: Für die Finanzierung der Kompensationspflicht sollen die Treibstoffimporteure wie bisher einen Kompensationsaufschlag an der Tanksäule erheben können. Der Bundesrat sieht vor, diesen auf 5 Rappen pro Liter Treibstoff zu beschränken. Das entspricht dem heutigen Aufschlag. Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt nun eine leichte Anpassung bei Artikel 28c Absatz 3: Der maximale Aufschlag soll bei 5 Rappen bleiben, neu soll er aber im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 gelten. Damit wäre es zum Beispiel möglich, während einer bestimmten Periode an der Tanksäule mehr als 5 Rappen zu erheben. Dies würde zwar die Flexibilität für die Treibstoffimporteure erhöhen, um Anfangsinvestitionen zu tätigen. Allerdings wäre das Instrument für die Kunden weniger transparent und nachvollziehbar. Wenn man hier ein Referendum verhindern will, sollte man dieser Flexibilisierung nicht zustimmen.

Ich bitte Sie entsprechend, dem Minderheitsantrag Vincenz zu dieser Bestimmung zu folgen. Denn eine Flexibilisierung könnte bedeuten, dass der Aufschlag dann relativ kurzfristig bei 8 statt bei 5 Rappen liegen könnte, und niemand würde gewährleisten, dass er dann wieder reduziert wird. Eine solche Reduktion können Sie nicht garantieren. Sie haben vorhin die Berechnung von Herrn Imark gehört: Das tönte, wie es dann eben auch bei einem Referendum tönen könnte. Das sollten Sie verhindern, das können Sie verhindern, indem Sie hier der Minderheit Vincenz zustimmen.

Ich komme zum zweiten Bereich, in dem ein Aufschlag beantragt wird, der jetzt hier intensiv diskutiert wurde. Das ist die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe im Landverkehr. In den Artikeln 28f bis 28i geht es um die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, dass die Treibstoffimporteure 5 bis 10 Prozent der Verkehrsemissionen direkt dadurch vermindern sollen, dass sie erneuerbare Treibstoffe in Verkehr bringen. Die Überführungspflicht erhöht aber auch hier den Preis für die Treibstoffe an der Tanksäule. In Kenntnis dieser Situation hat dies bereits viel zu reden gegeben. Sie haben ja auch die entsprechenden Medienberichte gesehen.

Als Antwort darauf hat der Ständerat einen Kostendeckel von 5 Rappen eingeführt und die mengenmässigen Bedingungen gestrichen. Die Branche soll aber gemäss Formulierung des Ständerates so viele erneuerbare Treibstoffe in Verkehr bringen, wie es dieser Deckel zulässt. Ohne eine Vorgabe, wie viele Treibstoffe in Verkehr gebracht werden müssen, haben die Importeure keinen Anreiz, möglichst tiefe Preise zu verhandeln. Ihre Kommission hat dies angepasst und wieder eine prozentuale Vorgabe ergänzt. Den Kostendeckel von 5 Rappen pro Liter hat sie aber belassen.

Wir haben nun zwei Minderheiten zu dieser Überführungspflicht, beide vertreten von Nationalrat Imark. Die eine Minderheit möchte die Überführungspflicht ganz streichen. Man würde die Überführung erneuerbarer Treibstoffe in diesem Fall wieder über die Kompensationspflicht abwickeln. Zudem will die Minderheit bei der Mehrwertsteuer das Prinzip der Haushaltneutralität streichen. So sollen Steuerausfälle, die sich aufgrund der Steuererleichterungen bei den biogenen Treibstoffen ergeben, nicht mehr kompensiert werden.

Gegen eine Streichung spricht vor allem die Tatsache, dass die Treibstoffimporteure weniger Spielraum für





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Wintersession 2023 • Elfte Sitzung • 20.12.23 • 15h00 • 22.061
Conseil national • Session d'hiver 2023 • Onzième séance • 20.12.23 • 15h00 • 22.061



Auslandmassnahmen erhalten, da dann weniger Geld zur Verfügung steht. Zudem ermöglicht die Überführungspflicht zusammen mit Artikel 35d USG auch den Einsatz von massenbilanzierten erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen. Für eine solche Streichung spricht dagegen der Umstand, dass die neue Massnahme politisch – Sie haben das gesehen – eben sehr umstritten ist. Mit der Überführungspflicht wird der Treibstoffpreis um maximal zusätzliche 5 Rappen verteuert.

Benzinpreise haben es an der Urne schwer. Mit dem Festhalten an der Überführungspflicht steigt die Gefahr, dass bei einem Referendum wieder, wie vor zwei Jahren, mit dem Benzinpreis argumentiert werden könnte und wir dann vor einem veritablen Scherbenhaufen stehen, indem wir dann überhaupt kein CO₂-Gesetz haben. Vor diesem Hintergrund bitte ich darum, die Überführungspflicht zu überdenken.

Wenn eintreten sollte, was Herr Bäumle vorhin gesagt hat, nämlich dass hier verschiedene Parteien aus unterschiedlichen Gründen für die Minderheit imark stimmen würden, wäre das jetzt für das Standhalten dieses Gesetzes vor einem Referendum nicht tragisch und aus meiner Sicht auch kein Problem. Ich bitte Sie, das wirklich zu bedenken. Denn der Bundesrat – nicht nur ich, sondern auch meine Vorgängerin – hat dies nach der Abstimmung klar gesagt: Wir machen ein Gesetz ohne zusätzliche Abgaben und Steuern. Wir haben das der Bevölkerung auch vor der Abstimmung mehrfach versprochen. Hier können wir nun definieren, dass wir Leih halten. Ich sage dies im Bewusstsein, dass der Bundesrat diese

AB 2023 N 2518 / BO 2023 N 2518

Überführung in der Botschaft vorgeschlagen hat. Da liegt eine gewisse Ambivalenz vor – das gibt es manchmal. Aber ich glaube, wir sind jetzt einige Zeit, fast zwei Jahre, weiter. Wir wissen in der Zwischenzeit auch, dass Synfuels eben eher knapp werden und für diesen Flugbetrieb dringend notwendig wären. Vor dem Hintergrund dieser Argumente bitte ich Sie, hier richtig und weise zu entscheiden.

Zur Beimischpflicht für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe: Auch im Luftverkehr sollen vermehrt erneuerbare Treibstoffe eingesetzt werden. Die Vorlage verpflichtet Anbieter von Flugtreibstoffen dazu, dem Flugpetrol erneuerbare Flugtreibstoffe beizumischen, wenn das Flugzeug in der Schweiz betankt wurde. Seit der Debatte im Ständerat in der Herbstsession ist klargeworden, dass die Beimischpflicht direkt über das Luftverkehrsabkommen mit der EU umgesetzt werden kann, und zwar mit der Übernahme der betreffenden EU-Verordnung durch die Schweiz. So ist sichergestellt, dass die inländische Luftbranche die gleichen Rahmenbedingungen erhält wie ihre europäische Konkurrenz. Eine direkte Übernahme ermöglicht eine zeitnahe Harmonisierung, verhindert zusätzlichen Vollzugsaufwand und dient der Rechts- und Planungssicherheit der betroffenen Akteure.

Ich habe mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass Nationalrat Bäumle auch auf den Antrag der Mehrheit umgeschwenkt ist und seinen Minderheitsantrag nicht mehr zur Abstimmung empfiehlt. Ich bitte darum, diese Tür offen zu lassen und mit der Mehrheit zu stimmen, damit die Luftfahrt über das Luftverkehrsabkommen geregelt werden kann.

Zur CO₂-Abgabe auf Brennstoffen gemäss Artikel 29: Ich habe verschiedentlich ausgeführt, dass ich das Gesetz nicht mit zusätzlichen Abgaben belasten möchte. Entsprechend bitte ich Sie, mit der Mehrheit zu stimmen.

Gleiches gilt, was die Abgabe Allgemeine Luftfahrt betrifft: Ich bitte Sie hier, mit der Minderheit Jauslin zu stimmen, das heisst, keine allgemeine Abgabe zu erheben. Ich glaube, wir können das in guten Treuen tun, zumal die Organisation der privaten Businessflieger in einer Absichtserklärung die Bereitschaft festgehalten hat, auf freiwilliger Basis Kompensationen zu tätigen und künstlichen Treibstoff einzusetzen.

Zur Verwendung der Erträge der CO₂-Abgabe im Gebäudeprogramm: Wie bis anhin soll ein Teil der Erträge zweckgebunden werden. Der Grossteil kommt dem Gebäudeprogramm zugute, ein kleiner Teil der Förderung erneuerbarer Energien und weiterer Technologien zur Verminderung der Treibhausgase. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, den zweckgebundenen Anteil auf 49 Prozent anzuheben. Der Ständerat hat dies abgelehnt. Er möchte bei maximal einem Drittel bleiben. Ihre Kommission hat dies so bestätigt. Diesen Entscheid gilt es zu akzeptieren. Ich will darauf hinweisen, dass dies zur Folge hat, dass wir das Gebäudeprogramm nicht mehr im bisherigen Umfang weiterfinanzieren können. In diesem Zusammenhang muss man einfach berücksichtigen, dass wir immerhin 200 Millionen Franken jährlich für Heizungsersatzmassnahmen haben, die durch das Klima- und Innovationsgesetz sichergestellt sind. Wir sind hier an der Ausarbeitung der Verordnungen, die dann gemeinsam mit dem CO₂-Gesetz, nach Möglichkeit per 1. Januar 2025, in Kraft treten sollen. Von daher ist auch eine gewisse Abfederung möglich.

Es gibt eine Minderheit Jauslin bei Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe abis. Dort geht es um die indirekte Nutzung von Geothermie zur Wärmebereitstellung. Der Bundesrat lehnt den Minderheitsantrag Jauslin ab. Es ist nicht sinnvoll, Tiefen und Temperaturgrenzen in das Gesetz aufzunehmen. Die Kantone sind für ihren Untergrund





selbst zuständig. Eine Vorgabe auf Bundesebene ist nicht opportun. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Jauslin abzulehnen.

Dann erlaube ich mir noch eine weitere Bemerkung zu Artikel 34a: Die Mehrheit der Kommission hat Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe e neu hinzugefügt. Er schlägt eine Unterstützung der saisonalen Energiespeicherung vor. Diese Thematik ist relevant, aber sehr umfassend. Die Massnahme in Artikel 34 erfordert technologische Abklärungen und zusätzliche finanzielle Mittel. Ich erinnere an die nicht ausreichenden Mittel des Gebäudeprogramms. Der Bundesrat empfiehlt, die saisonale Speicherung wie bis anhin mit den bestehenden Mitteln der Energieforschung zu unterstützen. Ich bitte Sie deshalb, die Ergänzung abzulehnen, verlange aber hier in Anbetracht der Mehrheit keine Abstimmung. Wir werden die Frage in der Differenzbereinigung mit dem Ständerat nochmals anschauen.

Nordmann Roger (S, VD): Herr Bundesrat, habe ich Sie richtig verstanden? Sie sagen eigentlich: Für den Strassenverkehr ergibt die Pflicht zur Überführung von Agrotreibstoffen keinen Sinn, dort soll die Sanierung über die Elektrifizierung, allenfalls über eine raschere Elektrifizierung stattfinden. Die wenigen Agrotreibstoffe, die man hat, und die künftigen synthetischen Treibstoffe soll man für die Fliegerei behalten, wo die Elektrifizierung auf absehbare Zeit nicht möglich ist. Daher könnten Sie damit leben, dass man die Überführungspflicht streicht und die Minderheit Imark unterstützt.

Rösti Albert, Bundesrat: Danke, Herr Nationalrat Nordmann, ich kann Ihnen das bestätigen. Ich habe Ihnen gesagt, dass ich in einer etwas ambivalenten Situation bin, weil der Bundesrat in der Botschaft die Überführungspflicht ursprünglich vorgesehen hat. Wir sind aber in der Zwischenzeit etwas weiter. Sie haben es richtig gesagt: Ich könnte damit leben, weil der Bundesrat auch gesagt hat, dass wir keine Preiserhöhung wollen – was es beim Benzin klar gäbe.

Wir wissen inzwischen, dass bei der Fliegerei der Wille sehr gross ist. Die Zielsetzungen sind klar. Ich habe z. B. mit der Swiss persönliche Gespräche geführt und gehört, dass man auf "synthetic fuel" umstellen will, dass man sich das Ziel netto null gesetzt hat. Wir wissen, dass es im Moment viel zu wenig solchen Treibstoff zu erschwinglichen Preisen gibt. Deshalb ergibt Ihre Folgerung durchaus Sinn.

Bäumle Martin (GL, ZH): Herr Bundesrat, Sie haben gesagt, dass Sie der Meinung sind, dass Electro Sustainable Aviation Fuel (Esaf) primär für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Ich teile diese Einschätzung. Ist Ihnen bewusst, dass die heutige Technologie Fischer-Tropsch immer 30 Prozent "road fuel", also Diesel, erbringt, für den Sie auch einen Absatzmarkt haben? Das spricht dagegen, das im Moment schon komplett auszublenden, denn wir sind technologisch noch nicht so weit, dass wir 100 Prozent Esaf aus der Produktion erhalten. Die Schweizer Forscher arbeiten daran. Ist Ihnen das bewusst?

Rösti Albert, Bundesrat: Ja, das ist mir bewusst. Ich weiss jetzt nicht, was Ihre Folgerung ist, wenn mir das bewusst ist. (*Teilweise Heiterkeit*) Letztlich spricht das jetzt nicht gegen eine Streichung. Wir hatten ja schon vorher eine Teilüberführung, aber innerhalb der Kompensationspflicht. Ich habe mich nicht total gegen eine Überführung ausgesprochen. Ich habe mich gegen eine zusätzliche Überführung ausgesprochen, die zu einem zusätzlichen Preisaufschlag führt.

Clivaz Christophe (G, VS): Ma question concerne la taxe sur les jets privés: on sait que les personnes qui volent avec ces jets émettent en quelques heures autant que ce qu'un Suisse ou une Suisseuse émet en une année en moyenne. On sait aussi que si on introduit cette taxe, on évalue le montant financier qu'on pourrait encaisser à environ 30 millions de francs par année, un montant qui pourrait financer des projets de réduction de gaz à effet de serre en Suisse – donc, cela profiterait aussi à la population et aux entreprises. Pensez-vous vraiment que l'introduction de cette taxe dans ce projet de loi le mettrait en péril en cas de référendum?

Rösti Albert, Bundesrat: Ich würde jetzt nicht sagen – da bin ich jetzt sehr ehrlich –, dass gerade dieser Teil das Referendum auslösen würde, nein. Ich glaube, die entscheidende Frage für das Referendum ist die Diskussion um den Benzinpreis. Entscheidend ist, ob am Schluss die Leute rausgehen und sagen: Jetzt haben wir einen um 8, 10 oder 11 Rappen höheren Benzinpreis. Wenn man, wie es Herr Imark gesagt hat, annähernd beim alten Vorschlag ist, erachte ich das als

AB 2023 N 2519 / BO 2023 N 2519

sehr gefährlich. Aber das gilt meines Erachtens, da gebe ich Ihnen recht, nicht für die Abgabe Allgemeine Luftfahrt.

Trotzdem bin ich der Meinung, dass es falsch wäre, diese Abgabe hier zu beschliessen, weil es einfach ein





Inkasso für den Bund wäre und man der Fliegerei damit Geld entziehen würde, das sie besser für die Umstellung auf synthetische Treibstoffe verwenden könnte. Wir haben im Zusammenhang mit dieser Diskussion eine Absichtserklärung der – wie heisst sie gleich? – Swiss Business Aviation Association erhalten, die sagt, sie sei bereit, sich auf freiwilliger Basis das Netto-null-Ziel zu setzen. Ich glaube, wir sollten ihr diese Chance geben. Für mich ist das der Grund für die Ablehnungsempfehlung, nicht zwingend das Referendum.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Herr Bundesrat, Sie haben zu meinem Erstaunen gesagt, dass die mitteltiefe Geothermie Sache der Kantone sein sollte. Können Sie mir sagen, wie wir in Zukunft mit der Tiefengeothermie umgehen sollen, wenn wir bis zu 5000 oder 6000 Meter tiefe Löcher bohren? Wer ist dann zuständig? Wäre es nicht Zeit, dass der Bund hier das Zepher übernimmt?

Rösti Albert, Bundesrat: Es ist ja nicht so, dass wir nicht handeln. Wir haben auch Pilotprojekte, die vom Bundesamt für Energie unterstützt und begleitet werden. Wir wollen aber nicht spezifische Temperaturwerte in dieses Gesetz hineinschreiben. Das scheint uns verfrüht. Ich glaube, wir müssen jetzt in den entsprechenden Projekten Erfahrungen sammeln. Das heisst aber nicht, dass der Bund hier nicht aktiv ist. Selbstverständlich verfolgen wir diese Thematik eng.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Wir reden in Block 2 zuerst über die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure. Gemäss Artikel 28c muss ein vom Bundesrat festgelegter Prozentsatz des mit Treibstoffen importierten CO₂ mit Kompensationsprojekten kompensiert werden. Die Kosten dafür müssen an der Tanksäule refinanziert werden. Bundesrat und Ständerat haben dafür einen Deckel von 5 Rappen gesetzt, damit man eine Kostenkontrolle hat. Diesen Deckel gibt es übrigens jetzt schon. Wenn Herr Imark davon spricht, dass das 5 zusätzliche Rappen seien, so ist das nicht ganz ehrlich. Diese 5 seiner 11 Rappen sind nicht neu, sondern die hatten wir vorher schon.

Die Mehrheit der Kommission will diesen Deckel flexibilisieren, vor dem Hintergrund, dass die Projekte in ihrer Initialisierungsphase halt teurer sind. Im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 soll der Wert von 5 Rappen aber eingehalten werden. Da muss ich Herrn Bundesrat Rösti sagen: Selbstverständlich kann man das gewährleisten! Ihr Bundesamt sollte gewährleisten können, dass das dann eingehalten wird, sonst müssten wir Sie rügen.

Der Antrag Vincenz unterlag in der Kommission mit 12 zu 8 Stimmen.

Der 2. Abschnitt dieses Kapitels regelt die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe. Der Bundesrat beantragt einen zu überführenden Anteil erneuerbarer Treibstoffe, und zwar zwischen 5 und 10 Prozent. Ihre Kommission beantragt, den Mindestanteil auf 3 Prozent zu senken. Damit weicht die Kommission vom Beschluss des Ständerates ab, der einen reinen Kostenansatz wählte und ein Dach von 5 Rappen setzte, welches Ihre Kommission allerdings ebenfalls übernahm. Die Kommission stimmte dem Instrument der Überführungspflicht mit 16 zu 9 Stimmen zu. Die Minderheit Imark lehnt das Instrument ab.

Jetzt wurde sehr viel über die Kosten der Überführungspflicht diskutiert. Ich möchte, auch wenn ich wahrscheinlich bald alleine bin, jetzt doch noch betonen, was diese Überführungspflicht an Nutzen bringt. Zuerst einmal ist sie ein hocheffizientes Instrument, um unsere Ziele gemäss dem Klimaabkommen von Paris zu erreichen. Überführte Treibstoffe sind halt wirklich eins zu eins eingespartes CO₂. Die Alternative zu dieser sehr effizienten Massnahme ist wesentlich weniger attraktiv. Ohne Überführungspflicht würden wir nämlich unsere Ziele verfehlen, bzw. wir müssten, um sie doch noch erfüllen zu können, halt dann einfach Bescheinigungen ausländischer Massnahmen kaufen. Dafür müssten wir in die Staatskasse greifen.

Sie haben also die Wahl zwischen einem verursachergerechten Instrument und der Verwendung von Steuergeldern. Letzteres – das ist das Interessante – finden ja eigentlich sonst immer eher die Linken vertretbar. Herr Strupler hat vorhin gesagt, man solle hier jetzt keine Umverteilung betreiben. Ich muss Herrn Strupler da warnen. Eine Umverteilung gibt es dann, wenn wir die Überführungspflicht streichen. Die Suggestivfrage von Herrn Nordmann an Bundesrat Rösti vorhin war vielleicht ein gutes Indiz dafür, dass das dann stattfinden wird. Eine Umverteilung, einen Griff in die Staatskasse gibt es dann, wenn wir die Überführungspflicht nicht einführen.

Die Beimischpflicht war immer ein bürgerliches Anliegen. Man wollte lieber Agrotreibstoffe anstatt Elektrifizierung. Die Fronten liegen jetzt ein bisschen quer in der Landschaft, wenn ich das bemerken darf.

Ich möchte noch betonen: Wir machen die Übung mit dem CO₂-Gesetz nicht zum Selbstzweck. Es geht darum, das Land fit für die Zukunft zu machen. Wir kommen mit den beigemischten erneuerbaren Treibstoffen wieder ein Stück von den fossilen Energieträgern weg. So wird die Automobilität in der Schweiz ein Stückchen zukunftsfähiger. Es wurde auch schon gesagt: Man kann es sogar auf die technische Ebene herunterbrechen. E10 ist wirklich ein hervorragender Treibstoff mit höherer Oktanzahl, mit besseren Verbrennungseigenschaften,





das kann sogar einen Teil der Mehrkosten wieder kompensieren.

Zur Überführungspflicht ist noch zu sagen, dass der Antrag Imark mit 17 zu 6 Stimmen abgelehnt wurde.

Die Minderheit möchte im gesamten Abschnitt, welcher die Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe regelt, den Begriff "erneuerbare Treibstoffe" durch "emissionsarm hergestellte Treibstoffe" ersetzen. Es geht selbstverständlich darum, die Kernenergie als Quelle von synthetischen Treibstoffen zuzulassen. Aus Sicht der Mehrheit ist der Antrag vor allem aus Gründen der Akzeptanz der synthetischen Treibstoffe abzulehnen.

Der Minderheitsantrag Suter zu Artikel 29 Absatz 2 betrifft eigentlich den Kern der Vorlage, nämlich die Höhe der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Die Kommissionmehrheit empfiehlt Ihnen, nicht an dieser Höhe zu schrauben und das Abgabemaximum bei 120 Franken pro Tonne CO₂ zu belassen. Dies tut sie aus Gründen der Mehrheitsfähigkeit des Gesetzes. Die Minderheit Suter möchte das Abgabemaximum auf 180 Franken erhöhen; der Antrag Suter unterlag mit 14 zu 9 Stimmen.

In Artikel 33bis und folgende kommt noch die Privatjetabgabe, die die Mehrheit der Kommission einführen möchte, die zwischen 500 und 3000 Franken pro Flug liegen und für Klimaschutzmassnahmen eingesetzt werden soll. Mit dieser Abgabe soll sichergestellt werden, dass nicht just eine Gruppe von Emissionsverursachern, die einen sehr hohen Pro-Kopf-Ausstoss hat, nämlich die privaten Businessflieger, um die Massnahmen herumkommt. Es geht hier tatsächlich um Beitragssymmetrie – wobei das noch lange nicht symmetrisch ist, wenn man bedenkt, wie viel CO₂-Ausstoss da verursacht wird und wo die Möglichkeiten liegen würden. Es handelt sich bei dieser Privatjetabgabe um das einzige von Ihrer Kommission eingefügte Instrument. Die Minderheit Jauslin – ihr Antrag unterlag mit 14 zu 9 Stimmen – lehnt die Einführung dieser Privatjetabgabe ab.

Imark Christian (V, SO): Herr Kollege, Sie haben mir vorgeworfen, dass meine Argumentation unehrlich sei. Ich sage Ihnen jetzt nochmals, wie es ist, danach können Sie wiederum das Gegenteil behaupten.

Bis jetzt gibt es eine Kompensationspflicht. Die Kompensationspflicht kann erfüllt werden, indem erneuerbare Treibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden. Gesetzgeberisch ist beim Kompensationsaufschlag ein Deckel von 5 Rappen vorgesehen. Bisher brauchte man 3,5 Rappen. Jetzt hat die Stiftung Klik aufgrund des neuen CO₂-Gesetzes angekündigt, die Kompensation auf 8 Rappen pro Liter erhöhen zu müssen. Das heisst, wir haben eine Differenz von

AB 2023 N 2520 / BO 2023 N 2520

4,5 Rappen. Dazu kommt noch die Überführungspflicht, über die wir jetzt sprechen, die nochmals 5 Rappen kostet. Das macht zusammen 9,5 Rappen, plus Mehrwertsteuer ergibt das 10,27 Rappen pro Liter Benzin und Diesel. Das ist meine Rechnung, Herr Müller-Altarmatt.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Die ist falsch! Das, was die Stiftung Klik rechnet, ist gesetzeswidrig – Entschuldigung. Die Treibstoffimporteure dürfen nur 5 Rappen aufschlagen; das ist ein Deckel, der festgelegt ist. Wenn sie ihre Kompensation mit diesen 5 Rappen nicht schaffen, dann müssen sie das auf ihre Kappe nehmen. Sie dürfen das nicht an der Tanksäule weitergeben, das ist gesetzeswidrig.

Strupler Manuel (V, TG): Sie haben mir vorgeworfen, Herr Kollege, dass ich gesagt habe, es sei eine Umverteilung; das stimme nicht. Aber wie erklären Sie mir das? Wenn Zertifikate für 5 Rappen gekauft werden müssen – oder, wie die Stiftung Klik sagt, für 8 Rappen – und mit diesen Zertifikaten andere Massnahmen finanziert werden, ist das doch eine Umverteilung von demjenigen, der Treibstoff an der Tanksäule bezieht, hin zu demjenigen, der von den Zertifikaten profitiert.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Jetzt haben Sie zwei Instrumente vermischt, Herr Strupler. Das eine ist die Treibstoffkompensation; dort haben wir einen Deckel von 5 Rappen. Das andere, über das wir vorhin gesprochen haben, ist die Überführungspflicht, bei der wir auch nochmals den 5-Rappen-Deckel definieren, und dort kam Ihre Aussage. Die Überführungspflicht ist ein hocheffizientes Instrument zur Einsparung von CO₂. Wenn wir diese Karte, mit der wir für 5 Rappen so viel CO₂ einsparen können, nicht ziehen, dann werden wir eben ausländische Bescheinigungen kaufen müssen. Das werden wir mit Steuergeldern machen müssen, und genau dann kommt eben der Umverteilungsmechanismus zum Zug. Deshalb hat Herr Nordmann Herrn Bundesrat Röstli vorhin suggestiv gefragt, ob es nicht klüger wäre, diese Umverteilung zu machen. Da sind Sie also wirklich einem Irrtum erlegen.

Graber Michael (V, VS): Herr Kollege Müller-Altarmatt, im Vorfeld der Abstimmung über das Klimaschutzgesetz haben Sie beteuert, dass es keine zusätzlichen Abgaben geben würde. In der Version des Nationalrates haben wir nun ins CO₂-Gesetz geschrieben, dass es sich um ein Ausführungsgesetz zum Klimaschutzgesetz handelt.



Was sagen Sie jetzt der Stimmbevölkerung, die sich hinters Licht geführt sieht, weil eben der Benzinpreis steigen wird?

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Man muss dann schon ehrlich sein und nicht nur sagen, dass es hier und dort bei einem Element etwas mehr kosten kann; man muss dann auch sagen, wo es weniger kosten kann. Zum Beispiel kommen wir in Block 3 noch auf die LSVA-Befreiung zu sprechen. Das gibt dann wiederum Minderkosten. Wenn man dann am Schluss rechnet, ist man unter dem Strich wirklich nahe bei null. Die technischen Bedingungen haben wir auch schon erwähnt. Ich gebe zu: Wir haben da eine Karte, die hocheffizient ist, aber sie zu ziehen, kostet im Moment etwas. Es macht aber fit für die Zukunft; das habe ich zu erklären versucht. Ich bin sicher, unter dem Strich wird die Automobilität in der Schweiz damit sehr viel zukunftsfähiger. Es wird eine rentable Geschichte sein. Es ist, da gebe ich Ihnen recht, eine ganz kleine, im tiefen Rappenbereich liegende Investition, die wir jetzt tätigen sollten. Wir machen das nicht zum Selbstzweck, wir machen das, um fit zu sein für die Zukunft. Ich würde diese Karte ziehen.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: Nous sommes en effet au bloc 2: on parle d'échange de quotas d'émission de CO₂, d'obligation de compensation, d'obligation relative aux carburants renouvelables, de taxe sur le CO₂ – y compris pour les jets privés –, de réduction des émissions de CO₂ des bâtiments, de distribution de la taxe.

Concernant la minorité Vincenz à l'article 28c alinéa 3: pour replacer le contexte de cette minorité, le pourcentage de CO₂ importé doit être compensé par des projets dits de compensation. On le sait, les coûts correspondants doivent être refinancés via une majoration du litre à la pompe à essence. Pour contrôler au mieux les coûts, le Conseil fédéral et le Conseil des Etats ont fixé un plafond à 5 centimes par litre. Afin d'avoir une certaine flexibilité, la majorité de la commission a souhaité tenir compte de la moyenne des années 2021 à 2030, tout en considérant que les 5 centimes par litre doivent rester un montant maximal moyen. Certaines mesures sont parfois un peu plus chères, dans une première phase, avant qu'elles ne soient rétablies. Cette formulation permettrait de donner une certaine marge de manoeuvre. La proposition a été acceptée par 12 voix contre 8. La minorité Vincenz s'y oppose.

Concernant la minorité Imark aux articles 28f à 28i: la minorité veut remplacer les mots "carburants renouvelables" par "carburants produits à faible taux d'émission". Derrière cette appellation, il s'agit aussi d'autoriser l'énergie nucléaire comme source de carburant, et les carburants synthétiques, bien sûr. D'après la majorité, c'est dans l'ordonnance que l'on explique exactement ce que l'on entend par "carburants renouvelables". Aujourd'hui, il est clairement réglé et précisé dans l'ordonnance quelles sont les exigences correspondantes; et de préciser que l'Union européenne fait une distinction claire entre les transports terrestres – elle veut des carburants renouvelables – et les transports aériens, où elle autorise également les carburants à faible émission, car de grandes quantités sont nécessaires et il n'existe pratiquement aucune alternative, à part la réduction des vols.

La majorité estime qu'il faut miser sur des carburants renouvelables dans le chapitre consacré au transport terrestre. Ceci est en accord avec l'Union européenne. La commission partage cette position par 17 voix contre 6.

La minorité Bäumle aux articles 28j, 28k, 28m et 28n est retirée. Je ne m'exprimerai donc pas à son sujet.

La minorité Suter à l'article 29 alinéa 2 propose que le montant de la taxe CO₂ soit de 120 francs par tonne et que le Conseil fédéral puisse le monter à 180 francs au plus. Cela permettrait d'augmenter les moyens pour le programme Bâtiments, qui en a besoin pour l'assainissement du parc immobilier. La science dit clairement que l'instrument de la taxe redistributive est plus efficace que les subventions. C'est une incitation par le prix sans effet d'aubaine. C'est un mécanisme efficace qui permet d'atteindre les objectifs de la loi sur le climat et l'innovation. Voilà les arguments pour cette minorité. Mais la majorité de la commission souhaite aller plus vite et ne pas toucher aux taxes suite à l'échec de la dernière loi sur le CO₂. La proposition défendue par la minorité échoue par 14 voix contre 9 et 1 abstention. La commission a préféré suivre le Conseil fédéral et le Conseil des Etats et garder la perspective de 2030 pour se pencher à nouveau sur ce mécanisme des taxes. La minorité Jauslin, de l'article 33bis à l'article 33septies, s'oppose à l'introduction d'une taxe sur les avions privés. En effet, la commission a décidé, par 14 voix contre 9 et 1 abstention, d'intégrer dans la version du Conseil des Etats une taxe sur les jets privés. Seuls les jets privés dépassant 5700 kilos sont concernés, et la taxe se situerait entre 500 et 3000 francs. Elle permettrait d'apporter des moyens financiers supplémentaires, et de ce fait, de contribuer à approcher – je dis bien approcher – les objectifs ambitieux de la loi sur le climat et l'innovation. Cette proposition concernant une poignée de personnes privilégiées, tirée telle quelle de la dernière loi sur le CO₂, n'a par ailleurs pas du tout été contestée par la population, les sondages l'ont confirmé.





A la question relative au montant des recettes pouvant être générées par une taxe comme celle-ci: selon les sondages de l'administration, pour à peu près 18 000 vols, la recette serait d'environ 30 millions de francs, avec 10 millions de francs de plus ou de moins en fonction de l'aménagement – c'est donc une manne financière importante.

AB 2023 N 2521 / BO 2023 N 2521

A l'article 34a alinéa 1 lettre abis, il y a une minorité Jauslin. Elle propose d'élargir la possibilité de toucher des subventions à tous les projets d'utilisation indirecte de la chaleur hydrothermique à partir d'une profondeur de plus de 500 mètres. A cette profondeur, il existe bel et bien un potentiel de ressources en eau souterraine, en particulier sur le Plateau et le long du pied du Jura entre Genève et Schaffhouse. Le manque d'information sur le sous-sol en Suisse ne permet pas d'avoir une garantie que les ressources produiront de bons débits.

Le fait de rendre ces projets éligibles aux subventions permettrait de couvrir en partie ce risque exploratoire; c'est l'argument de la minorité. La commission, par 15 voix contre 3 et 6 absentions, a rejeté la proposition défendue par la minorité Jauslin, car elle s'inquiète de l'appel d'air qu'elle pourrait impliquer: trop de projets d'utilisation indirecte de la chaleur hydrothermique, finalement pas si risqués que cela, pourraient bénéficier de subventions pour des raisons de disponibilité de fonds. Ainsi cette proposition a échoué. Il a été précisé qu'il a été reconnu que le sous-sol est aussi pris en compte dans la planification énergétique territoriale et que la compétence des cantons et des communes était aussi engagée.

4. Kapitel 3. Abschnitt; Gliederungstitel nach Art. 28a; Art. 28b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Chapitre 4 section 3; titre suivant l'art. 28a; art. 28b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 28c

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Der Kompensationsaufschlag auf fossile Treibstoffe darf im Durchschnitt der Jahre 2021 bis 2030 höchstens 5 Rappen pro Liter betragen.

Antrag der Minderheit

(Vincenz, Bourgeois, Buffat, Graber, Imark, Jauslin, Rügger, Strupler, Wobmann)

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 28c

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Les carburants fossiles peuvent être majorés au plus de 5 centimes par litre en moyenne des années 2021 à 2030 au titre de la compensation.

Proposition de la minorité

(Vincenz, Bourgeois, Buffat, Graber, Imark, Jauslin, Rügger, Strupler, Wobmann)

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats





Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27944)
Für den Antrag der Minderheit ... 118 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 79 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Art. 28d, 28e

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

Angenommen – Adopté

2. Abschnitt Titel; Ersatz eines Ausdrucks

Antrag der Minderheit
(Imark, Buffat, Graber, Nicolet, Strupler, Wobmann)

2. Abschnitt Titel

... von emissionsarm hergestellten Treibstoffen in den ...

Ersatz eines Ausdrucks

Im 2. Abschnitt wird ersetzt, mit den nötigen grammatikalischen Anpassungen: "erneuerbare Treibstoffe" durch "emissionsarm hergestellte Treibstoffe"

Section 2 titre; remplacement d'une expression

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Graber, Nicolet, Strupler, Wobmann)

Section 2 titre

... carburants produits à faible taux d'émission à la ...

Remplacement d'une expression

Dans la 2ème section, "carburants renouvelables" est remplacé par "carburants produits à faible taux d'émission"

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27945)
Für den Antrag der Minderheit ... 73 Stimmen
Dagegen ... 125 Stimmen
(0 Enthaltungen)

2. Abschnitt Titel

Antrag der Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüegger)
Streichen

Section 2 titre

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüegger)
Biffer





Art. 28f

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5

... notwendig sind, so werden für die dadurch bedingten Emissionsverminderungen nationale Bescheinigungen ausgestellt.

Antrag der Minderheit

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Streichen

Art. 28f

Proposition de la majorité

Al. 1–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

... à la consommation, des attestations nationales sont délivrées pour les réductions d'émissions correspondantes.

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Biffer

AB 2023 N 2522 / BO 2023 N 2522

Art. 28g

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... Treibstoffe beträgt mindestens 3 und höchstens 10 Prozent der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Treibstoffe.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2bis

Der Bundesrat kann vorsehen, dass die Beimischquote einen Mindestanteil an erneuerbaren synthetischen Treibstoffen umfasst.

Abs. 4

Der Aufschlag auf fossile Treibstoffe aufgrund der Überführungspflicht darf höchstens 5 Rappen pro Liter betragen.

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Streichen

Art. 28g

Proposition de la majorité

Al. 1

... à la consommation équivaut à 3 pour cent au moins et à 10 pour cent au plus des carburants fossiles mis à la consommation.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2bis

Le Conseil fédéral peut prévoir que le taux de mélange comprenne une part minimale de carburants synthétiques renouvelables.





Al. 4

La majoration s'appliquant aux carburants fossiles due à l'obligation de mise à la consommation s'élève à 5 centimes au plus par litre.

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüegger)
Biffer

Art. 28h, 28i

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüegger)
Streichen

Art. 28h, 28i

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüegger)
Biffer

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Abstimmung über den 2. Abschnitt Titel und die Artikel 28f bis 28i gilt auch für Artikel 44a Absatz 1 Buchstabe c.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27946)

Für den Antrag der Minderheit ... 142 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 56 Stimmen

(0 Enthaltungen)

3. Abschnitt Titel

Antrag der Mehrheit

... von erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

... von erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen zu Flugpetrol

Section 3 titre

Proposition de la majorité

... des carburants renouvelables et à faible taux d'émission

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

... et à faible taux d'émission au pétrole pour avions

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité





Art. 28j

Antrag der Mehrheit

Titel

Bereitstellung von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen und Beimischpflicht

Abs. 1

Die Pflichten der Anbieter von Flugtreibstoffen, der Betreiber von Luftfahrzeugen und der Betreiber von Flugplätzen zur Bereitstellung und zur Beimischung von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen richten sich nach den Bestimmungen der Europäischen Union für einen nachhaltigen Luftverkehr, die gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind.

Abs. 2

Der Bundesrat legt fest, an welchen Flugplätzen die Beimischpflicht gilt. Er berücksichtigt dabei die Regelungen der Europäischen Union.

Abs. 3, 3bis, 3ter, 4

Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titel, Abs. 2, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1

Anbieter von Flugtreibstoffen müssen Flugpetrol, das sie in der Schweiz zur Betankung verkaufen, einen bestimmten Anteil an erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen beimischen (Beimischquote).

Abs. 3bis

... Zertifikate für erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe erfüllt werden.

Abs. 3ter

... Menge an erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen zur Erfüllung der Beimischquote durch den Erwerb von Zertifikaten für erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe auf dem ...

Art. 28j

Proposition de la majorité

Titre

Mise à disposition de carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission et obligation de mélange

Al. 1

Les obligations des fournisseurs de carburants d'aviation, des exploitants

AB 2023 N 2523 / BO 2023 N 2523

d'aéronefs et des exploitants d'aérodromes en matière de mise à disposition et de mélange de carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission sont régies par les dispositions de l'Union européenne relatives au transport aérien durable, applicables en vertu de l'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien.

Al. 2

Le Conseil fédéral détermine les aérodromes où s'applique l'obligation de mélange. Il tient compte des réglementations de l'Union européenne.

Al. 3, 3bis, 3ter, 4

Biffer

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titre, al. 2, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1

Les fournisseurs de carburants d'aviation sont tenus d'incorporer une certaine part de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission au pétrole pour avions qu'ils vendent en Suisse pour avitaillement



(taux de mélange).

Al. 3bis

... de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission.

Al. 3ter

... de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission nécessaire au respect de l'obligation de mélange en acquérant des certificats de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission sur ...

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 28k

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titel

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1

Der Bundesrat regelt die Anforderungen an die erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffe und legt deren Beimischquote fest.

Abs. 2

Er sieht vor, dass die Beimischquote einen Mindestanteil an erneuerbaren synthetischen oder emissionsarmen synthetischen Flugtreibstoffen umfassen muss. Er berücksichtigt internationale Entwicklungen und Regelungen, insbesondere in der Europäischen Union. Er orientiert sich dabei an jenen Regelungen, welche die Verbreitung dieser Treibstoffe und die Innovation am meisten begünstigen.

Abs. 3

... für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe ermöglicht wird.

Art. 28k

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titre

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1

Le Conseil fédéral fixe les exigences applicables aux carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission ainsi que le taux de mélange.

Al. 2

Il prévoit que le taux de mélange doit comprendre une part minimale de carburants d'aviation synthétiques renouvelables ou synthétiques à faible taux d'émission. Il tient compte des développements et réglementations internationaux, notamment de l'Union européenne. Il s'appuie sur les réglementations favorisant le plus possible la diffusion de ces carburants et l'innovation.

Al. 3

... carburants renouvelables et à faible taux d'émission au pétrole pour avions soit possible.

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité



Art. 28l

Antrag der Mehrheit
Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 28l

Proposition de la majorité
Biffer

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 28m

Antrag der Mehrheit
Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titel, Einleitung, Bst. a

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Bst. b

b. die Mengen der beigemischten erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffe und die Menge der beigemischten erneuerbaren synthetischen oder emissionsarmen synthetischen Flugtreibstoffe;

Bst. c

c. die durch die Beimischung erneuerbarer und emissionsarmer Flugtreibstoffe entstandenen Kosten.

Art. 28m

Proposition de la majorité
Biffer

AB 2023 N 2524 / BO 2023 N 2524

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Titre, introduction, let. a

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Let. b

b. les quantités incorporées de carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission et, séparément, de carburants d'aviation synthétiques renouvelables ou synthétiques à faible taux d'émission;

Let. c

c. les coûts induits par l'incorporation de carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission.



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

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité*

Art. 28n

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Ein Anbieter von Flugtreibstoffen, der die Beimischpflichten verletzt, indem er den Betreibern von Luftfahrzeugen an den Flugplätzen nach Artikel 28j Absatz 2 nicht den Mindestanteil an erneuerbaren, emissionsarmen oder an erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gemäss den in der Europäischen Union geltenden Quoten und Fristen zur Verfügung stellt, muss:

- a. dem Bund einen Betrag entrichten; und
- b. den Markt im darauffolgenden Berichtszeitraum zusätzlich zu den zu liefernden Mengen mit einer der Fehlmenge entsprechenden Menge des betreffenden Treibstoffs beliefern.

Abs. 2

Die Höhe des Betrags gemäss Absatz 1 Buchstabe a ist doppelt so hoch wie der Betrag, der sich ergibt aus der Multiplikation der Differenz zwischen einem jährlichen Durchschnittspreis für konventionellen Flugtreibstoff und erneuerbaren, emissionsarmen oder erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoff pro Tonne mit der Menge von Flugtreibstoffen, die nicht den jeweils anzuwendenden Mindestanteilen (an erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen oder an synthetischen Flugtreibstoffen) gemäss den in der Europäischen Union geltenden Quoten entspricht.

Abs. 3

Ein Betreiber von Luftfahrzeugen, der die Betankungspflichten nicht erfüllt, indem er weniger als 90 Prozent des Jahresbedarfs an Flugtreibstoffen an den in der Europäischen Union bestimmten Flugplätzen oder an den Flugplätzen nach Artikel 28j Absatz 2 vertankt, muss dem Bund unter Vorbehalt von Absatz 4 einen Betrag entrichten. Die Höhe des Betrags ist doppelt so hoch wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation eines jährlichen Durchschnittspreises von Flugtreibstoff pro Tonne und der jährlich nicht vertankten Gesamtmenge ergibt.

Abs. 4

Ein Betreiber von Luftfahrzeugen kann von der Entrichtung des Betrags befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Betankungspflichten auf aussergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist, die sich seiner Kontrolle entziehen und deren Auswirkungen sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären.

Abs. 5

Ein Anbieter von Flugtreibstoffen, der falsche oder ungenaue Angaben macht über die Beschaffenheit und den Ursprung der bereitzustellenden erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe, muss dem Bund einen Betrag entrichten. Die Höhe des Betrags ist doppelt so hoch wie der Betrag, der sich ergibt aus der Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis von konventionellen Flugtreibstoffen und erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen pro Tonne und der Menge von Flugtreibstoffen, über welche ungenaue oder irreführende Angaben gemacht wurden.

Abs. 6

Ein Betreiber eines Flugplatzes nach Artikel 28j Absatz 2, der nicht die erforderlichen Massnahmen ergreift, um den Betreibern von Luftfahrzeugen einen angemessenen Zugang zu den Mindestquoten von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen zu verschaffen, muss dem Bund einen Betrag entrichten. Die Höhe des Betrags ergibt sich aus der Multiplikation von 50 Rappen und der Anzahl von Abflügen pro Jahr auf dem betreffenden Flugplatz.

Abs. 7

Für die Berechnung der jährlichen Durchschnittspreise von konventionellen und erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen sind die Empfehlung der Europäischen Union zu berücksichtigen.

Abs. 8

Der Ertrag aus den Sanktionen nach diesem Artikel wird für die Förderung von erneuerbaren Flugtreibstoffen verwendet.

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider





Schüttel, Suter)

Abs. 1

Wer die Beimischpflicht nach Artikel 28j Absatz 1 oder 2 nicht erfüllt, muss im Folgejahr:

Abs. 2

... jeweils anzuwendenden Quoten und Mindestanteilen entspricht.

Abs. 3

Der Bundesrat bestimmt den Umfang der nach Absatz 1 Buchstabe b beizumischenden erneuerbaren, emissionsarmen oder erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe.

Abs. 4–8

Streichen

Art. 28n

Proposition de la majorité

Al. 1

Un fournisseur de carburants d'aviation qui enfreint les obligations de mélange en ne fournissant pas aux exploitants d'aéronefs dans les aérodromes visés à l'article 28j alinéa 2, la part minimale de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission ou de carburants synthétiques renouvelables conformément aux quotas et aux délais applicables dans l'Union européenne, doit:

a. verser un montant à la Confédération; et

b. fournir au marché, au cours de la période de déclaration suivante, une quantité de carburant équivalente au déficit, en plus de la quantité du type de carburant concerné.

Al. 2

Le montant visé à l'alinéa 1 lettre a, est égal au double du montant résultant de la multiplication de la différence entre le prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et de carburant d'aviation renouvelable, à faible taux d'émission ou synthétique renouvelable par la quantité de carburant d'aviation ne respectant pas les parts minimales respectives (de carburant d'aviation renouvelable, à faible taux d'émission ou de synthèse) applicables conformément aux taux de mélange en vigueur dans l'Union européenne.

Al. 3

Un exploitant d'aéronefs qui ne remplit pas ses obligations d'avitaillement en carburant en embarquant moins de 90 pour cent des besoins annuels en carburant d'aviation sur les aérodromes définis dans l'Union européenne ou sur les aérodromes visés à l'article 28j alinéa 2, doit verser un montant à la Confédération, sous réserve de l'alinéa 4. Ce montant est égal au double du montant résultant de la multiplication du prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation par la quantité annuelle totale non embarquée.

Al. 4

Un exploitant d'aéronefs peut être exempté du versement de ce montant s'il peut démontrer que son manquement à l'obligation d'avitaillement en carburant est dû à des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, échappant à son contrôle, dont les effets n'auraient pas pu être évités même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.

AB 2023 N 2525 / BO 2023 N 2525

Al. 5

Un fournisseur de carburant d'aviation qui donne des informations fausses ou inexactes sur la nature et l'origine du carburant d'aviation renouvelable ou à faible taux d'émission qu'il met à disposition doit verser un montant à la Confédération. Ce montant est égal au double de celui qui résulte de la multiplication de la différence entre le prix moyen annuel de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et de carburant d'aviation renouvelable ou à faible taux d'émission par la quantité de carburant d'aviation sur laquelle des informations inexactes ou trompeuses ont été fournies.

Al. 6

L'exploitant d'un aérodrome visé à l'article 28j alinéa 2, qui ne prend pas les mesures nécessaires pour assurer aux exploitants d'aéronefs un accès approprié aux taux de mélange minimaux de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission, doit verser un montant à la Confédération. Ce montant résulte de la multiplication du nombre de vols par an au départ de l'aérodrome concerné par 50 centimes.

Al. 7

Pour le calcul des prix moyens annuels des carburants conventionnels et des carburants renouvelables et à faible taux d'émission, il convient de tenir compte des recommandations de l'Union européenne.



Al. 8

Le produit des sanctions visées dans le présent article est utilisé pour promouvoir les carburants d'aviation renouvelables.

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Al. 1

Quiconque ne respecte pas l'obligation de mélange prévue à l'article 28j alinéas 1 ou 2, doit en contrepartie s'acquitter l'année d'après des obligations suivantes:

Al. 2

... ne respectant pas les taux et les parts minimales applicables.

Al. 3

Le Conseil fédéral détermine la part des carburants d'aviation renouvelables, à faible taux d'émission ou synthétiques renouvelables à incorporer en vertu de l'alinéa 1 lettre b.

Al. 4–8

Biffer

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 2 Bst. j

Antrag der Mehrheit

j. Anbieter von Flugtreibstoffen: Anbieter, die Flugtreibstoffe oder Wasserstoff für die Luftfahrt bereitstellen, und Betreiber von Luftfahrzeugen, die Flugtreibstoffe für den gewerbsmässigen Eigengebrauch selber erwerben oder produzieren.

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Streichen

Art. 2 let. j

Proposition de la majorité

j. fournisseur de carburant d'aviation: tout fournisseur qui fournit des carburants d'aviation ou de l'hydrogène d'aviation et tout exploitant d'aéronefs qui achète ou produit lui-même des carburants d'aviation pour son usage commercial propre.

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Biffer

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 29 Abs. 2

Antrag der Minderheit

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel)
Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ 120 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 180 Franken erhöhen, falls ...





Art. 29 al. 2

Proposition de la minorité

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel)

Le montant de la taxe est de 120 francs par tonne de CO₂. Le Conseil fédéral peut la porter à 180 francs au plus si ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27947)

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Dagegen ... 134 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 31

Antrag der Kommission

Abs. 1–4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5

Der Bundesrat kann vorsehen, dass der Einsatz von leitungsgebundenem Erdgas an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung angerechnet wird, wenn die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 3 erfüllt sind.

Art. 31

Proposition de la commission

Al. 1–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

Le Conseil fédéral peut prévoir que l'utilisation de gaz naturel transporté par conduites est prise en compte dans le respect de l'engagement de réduction si les exigences visées à l'article 15 alinéa 3, sont remplies.

Angenommen – Adopté

Art. 31a-31c, 32, 32a, 32b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

5a. Kapitel Titel

Antrag der Mehrheit

Abgabe Allgemeine Luftfahrt (Privatjetabgabe)

Antrag der Minderheit

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

Streichen

Chapitre 5a titre

Proposition de la majorité

Taxe sur l'aviation générale (Taxe sur les jets privés)

AB 2023 N 2526 / BO 2023 N 2526

Proposition de la minorité

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

Biffer



Art. 33bis

Antrag der Mehrheit

Titel

Gegenstand

Abs. 1

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

Abs. 2

Er erhebt keine Abgabe auf:

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

Abs. 3

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen vorsehen.

Abs. 4

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

Antrag der Minderheit

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

Streichen

Art. 33bis

Proposition de la majorité

Titre

Objet

Al. 1

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

Al. 2

Elle ne prélève pas de taxe sur:

- a. les vols affectés au transport commercial de personnes ou de marchandises:
 1. lorsqu'ils sont effectués pendant une période minimale selon une fréquence et une régularité telles qu'ils font partie d'une série systématique évidente, et que
 2. pour le transport de personnes, des sièges vendus individuellement sont mis à la disposition du public.
- b. les vols militaires ou autres vols destinés à des fins souveraines;
- c. les vols effectués exclusivement à des fins médicales impératives;
- d. les vols de formation;
- e. les vols cargo;
- f. les vols d'usine et le travail aérien;
- g. les vols pour lesquels le carburant est soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

Al. 3

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





Al. 4

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rüeegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Art. 33ter

Antrag der Mehrheit

Titel

Abgabepflichtige Personen

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rüeegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Streichen

Art. 33ter

Proposition de la majorité

Titre

Personnes assujetties à la taxe

Al. 1

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

Al. 2

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

Al. 3

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rüeegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Art. 33quater

Antrag der Mehrheit

Titel

Abgabehöhe, Entstehung und Fälligkeit

Abs. 1

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

Abs. 2

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





AB 2023 N 2527 / BO 2023 N 2527

Abs. 3

Die Abgabeforderung entsteht und wird fällig mit dem Abflug.

Abs. 4

Der Bundesrat kann vorsehen, dass abgabepflichtige Personen:

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Streichen

Art. 33quater

Proposition de la majorité

Titre

Montant de la taxe, naissance et exigibilité

Al. 1

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

Al. 2

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

Al. 3

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

Al. 4

Le Conseil fédéral peut prévoir que les personnes assujetties:

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Art. 33quinquies

Antrag der Mehrheit

Titel

Abgabeanmeldung

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Streichen

Art. 33quinquies

Proposition de la majorité

Titre

Déclaration de taxation



Al. 1

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

Al. 2

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Art. 33sexies

Antrag der Mehrheit

Titel

Veranlagungsverfügung, Zahlungsfrist und Verzugszins

Abs. 1

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

Abs. 2

Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage.

Abs. 3

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Streichen

Art. 33sexies

Proposition de la majorité

Titre

Décision de taxation, délai de paiement, intérêt moratoire

Al. 1

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

Al. 2

Le délai de paiement est de 30 jours.

Al. 3

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Art. 33septies

Antrag der Mehrheit

Titel

Sicherstellung, Nachforderung und Rückzahlung sowie Verjährung

Text

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



Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Streichen

Art. 33septies

Proposition de la majorité

Titre

Sûretés, perception subséquente et demande de restitution, prescription

AB 2023 N 2528 / BO 2023 N 2528

Texte

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)
Biffer

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Abstimmung über das 5a. Kapitel – Titel und Artikel 33bis bis 33septies – gilt auch für Artikel 33a Absatz 1, Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 sowie für Artikel 38.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27948)

Für den Antrag der Minderheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 87 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 33a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

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

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Abs. 1 Einleitung

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 33a

Proposition de la majorité

Al. 1

Le produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur l'aviation générale est utilisé pour réduire les émissions de CO₂ ... de serre (art. 34 à 35) dans ...

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rügger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Al. 1 introduction

Le produit de la taxe sur le CO₂ est utilisé pour réduire ... de serre (art. 34 à 35) dans ...

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Über den Antrag der Minderheit Jauslin haben wir bei Kapitel 5a





abgestimmt.

Abs. 1 Einleitung – Al. 1 introduction
Angenommen gemäss Antrag der Minderheit
Adopté selon la proposition de la minorité

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 22.061/27949)
Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 34

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

... die Einzelheiten. Er kann dabei die Erkenntnisse der Energieperspektiven des Bundesrates und der Wärmestrategie des BFE berücksichtigen.

Art. 34

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

... les modalités. Il peut tenir compte des conclusions des perspectives énergétiques du Conseil fédéral et de la Stratégie Chaleur de l'OFEN.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 22.061/27950)
Für Annahme der Ausgabe ... 131 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 34a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

e. Anlagen, welche eine saisonale Verschiebung des Nutzens von Energiequellen ermöglichen und so den Bedarf an zusätzlichen Erzeugungsanlagen verringern.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bäumle, Bourgeois, Flach, Vincenz)

Abs. 1 Bst. abis

abis. indirekter hydrothermaler Wärmenutzung ab einer Tiefe von mehr als 500 m und einer Temperatur von mehr als 30 °C;

Art. 34a

Proposition de la majorité

Al. 1

...

e. des installations permettant un report saisonnier de l'utilité des sources d'énergie et qui réduisent ainsi le besoin d'installations de production supplémentaires.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bäumle, Bourgeois, Flach, Vincenz)

Al. 1 let. abis

abis. l'utilisation indirecte de la chaleur hydrothermique à partir d'une profondeur de plus de 500 m et d'une température de plus de 30 °C;

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27951)

Für den Antrag der Mehrheit ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2023 N 2529 / BO 2023 N 2529

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27952)

Für Annahme der Ausgabe ... 133 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 35

Antrag der Kommission

Abs. 1

Von den Mitteln nach Artikel 33a Absatz 1 werden jährlich höchstens 25 Millionen Franken dem Technologiefonds zur Finanzierung von Bürgschaften zugeführt.

Abs. 5

Streichen

Art. 35

Proposition de la commission

Al. 1

Un montant annuel de 25 millions de francs au plus issu des moyens visés à l'article 33a alinéa 1, est versé au fonds de technologie pour financer des cautionnements. (Biffer le reste)

Al. 5

Biffer

Angenommen – Adopté





Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27953)
Für Annahme der Ausgabe ... 133 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 36

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

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

...

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rüeegg, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Abs. 1 Bst. b, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 36

Proposition de la majorité

Al. 1

...

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

...

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

Aucune part du produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur l'aviation générale n'est versée ...

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Buffat, Graber, Nicolet, Rüeegg, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Al. 1 let. b, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Über den Antrag der Minderheit Jauslin haben wir bei Kapitel 5a abgestimmt.

Abs. 1 Bst. b, 4 – Al. 1 let. b, 4

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit

Adopté selon la proposition de la minorité

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées





Block 3 – Bloc 3

Suter Gabriela (S, AG): Bei meinem Minderheitsantrag zu Artikel 37a Absatz 2 geht es um die Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für den Flugverkehr. Der Ständerat schlägt vor, davon höchstens 30 Millionen Franken für den internationalen Schienenverkehr und für die Förderung von Nachtzügen zu verwenden. Der Rest soll für andere Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr – das heisst ausgedeutet: vor allem zur Förderung der Herstellung von synthetischem Kerosin – verwendet werden. Die Verwaltung hat uns in der Kommission erläutert, dass man mit bis zu 70 Millionen Franken pro Jahr aus den Versteigerungen rechnen kann. Ich schlage Ihnen vor, dass der Verteilschlüssel dieser Mittel zugunsten der Bahn angepasst wird. Mindestens die Hälfte soll für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr verwendet werden, insbesondere für Nachtzüge. Gute direkte internationale Verbindungen sowie Nachtzüge sind wichtig, damit die Leute nicht mit dem Flugzeug, sondern mit dem Zug reisen und so eben auch die Treibhausgasemissionen verringern.

Zu Artikel 41b, "Förderung von Ladeinfrastrukturen", habe ich einen weiteren Minderheitsantrag eingereicht. Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind wichtig für die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs. In Mehrparteiengebäuden braucht es für die Errichtung der Basisinstallation die Bewilligung der Eigentümer. Eine Basisinstallation – also alles, was die Mieterinnen und Mieter selber nicht installieren können; nicht eine Wallbox, sondern alles, was hinter der Wallbox ist – ist sehr kostenintensiv. Deshalb ist eine befristete Förderung in diesem Bereich sehr sinnvoll.

Der Bundesrat schlägt vor, die Ladestationen bei Mehrfamilienhäusern, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen sowie auf öffentlichen Parkplätzen zu fördern. Ich beantrage Ihnen, auf die Förderung auf öffentlichen Parkplätzen zu verzichten, dies im Einklang mit dem Schweizerischen Städteverband und aus denselben Gründen. Es ist nämlich nicht Aufgabe der Städte und der Gemeinden, Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Der öffentliche Grund ist auch zu knapp und zu kostbar, um darauf Autos zu laden. Für das Laden sollte primär der private Grund genutzt werden. Laden sollte man daheim, am Arbeitsplatz oder an Tankstellen. Eine Förderung von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen ist unnötig.

Ich bitte Sie, meinen beiden Minderheiten zuzustimmen.

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): In Artikel 37c wird geregelt, wie die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen einzusetzen sind, nämlich einerseits für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden infolge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre und andererseits für Massnahmen bei Anlagen im Emissionshandelssystem, welche einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlagen leisten.

Die Mehrheit Ihrer Kommission hat mit einem neuen Absatz 1bis nun eine zusätzliche Finanzierungsquelle für Anpassungsmassnahmen eingeführt, und zwar die Erlöse aus Sanktionen bei Nichterfüllung der Kompensationspflicht bei

AB 2023 N 2530 / BO 2023 N 2530

Treibstoffen. Begründet wird dies mit für diese Anpassungsmassnahme nötigen Mitteln. Dies ist aus mehreren Gründen abzulehnen. Der Ertrag aus den Sanktionen für die Nichterfüllung der Beimischpflicht für den Flugverkehr wird in der Fassung der Mehrheit zweckgebunden für Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr. Der Ertrag muss für die Förderung von erneuerbaren Flugtreibstoffen verwendet werden. Artikel 37c Absatz 1bis steht dazu im Widerspruch. Zwar besteht grundsätzlich die Möglichkeit, Erlöse aus den Sanktionen, die gemäss Artikel 28e aufgrund der Nichterfüllung der Kompensationspflicht anfallen würden, für Anpassungsmassnahmen zweckzubinden. Aber in diesem Gesetz besteht eine Ventilklause. Wenn die Ziele nicht erreicht werden, müssen ausländische Bescheinigungen gekauft werden, und dies mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt. Somit macht es Sinn, dass die Erlöse aus den Sanktionen in die Bundeskasse fliessen.

Schliesslich spricht noch ein formeller Grund gegen die Mehrheitsmeinung. Mit diesen Erlösen haben wir eine Spezialfinanzierung. Dieser Spezialfinanzierung würde in der Mehrheitsfassung nun zusätzlich noch eine Zweckbindung aufgepfropft. Das wird finanztechnisch kompliziert – Stichwort Schattenbuchhaltung. Finanztechnisch ist es viel einfacher, stattdessen die Erlöse aus den Sanktionen allgemein in die Spezialfinanzierung fliessen zu lassen und ihre Verwendung dem Bundesrat zu überlassen.

Aus diesen Gründen ist Absatz 1bis von Artikel 37c zu streichen. Genau dies verlangt meine Minderheit. Mit der Unterstützung meiner Minderheit gehen Sie im Übrigen auf die Version des Ständerates zurück.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung meiner Minderheit.





Graber Michael (V, VS): Ich bitte Sie, bei den Artikeln 40d und 41b meinen beiden Minderheitsanträgen zu folgen. Diese sind eigentlich nichts anderes als eine Rückkehr zur vernünftigen Version des Ständerates.

Bei Artikel 40d Absatz 3 hat der Bundesrat vorgeschlagen, dass sowohl die Finma als auch die Schweizerische Nationalbank regelmässig je einen Bericht über die Ergebnisse der Überprüfungen der klimabedingten finanziellen Risiken veröffentlichen müssen. Nun gut, die Finma, da werden Sie mir nicht widersprechen können, ist sonst schon etwas überfordert, und bekanntlich wissen wir nicht, ob sie in zwei Jahren, wenn die PUK-Ergebnisse vorliegen sollten, überhaupt noch in dieser Form existieren wird. Auch für die Schweizerische Nationalbank finde ich diese Vorgabe doch etwas speziell. Sie hat für unsere Volkswirtschaft und die Währungsstabilität eine grosse Bedeutung. Sie muss wirklich unabhängig sein. Wenn wir ihr jetzt als Nationalrat vorschreiben, dass sie nicht nur über die Klimapolitik, die sie ja betreiben soll, einen Bericht veröffentlichen muss, sondern dass sie auch noch über allfällige Massnahmen zu berichten habe, dann ist das im Grunde nichts anderes als eine implizite Handlungsanweisung. Diese Handlungsanweisung ergeht nicht nur an die Finma, sondern auch an die Nationalbank. Das erachte ich aus staatspolitischer Sicht doch als sehr problematisch. Diese wichtigen Institutionen haben sich um anderes als um die Klimapolitik zu kümmern. Ich ersuche Sie daher eindringlich, hier zur Version des Ständerates zurückzukehren und meine Minderheit zu unterstützen.

Bei der Minderheit I (Jauslin) bei Artikel 41b wissen Sie, dass das Wasser auf Mühlen ist, die bereits auf Hochtouren laufen. Die Elektrifizierung des Verkehrs ist auf allerbestem Wege, ohne dass dafür Staatsgelder notwendig sind. Noch nie wurden so viele Elektrofahrzeuge verkauft wie heute. Überall werden laufend neue Ladestationen installiert. Der Markt funktioniert vollends. Es wäre deshalb auch ökonomisch völlig widersinnig, jetzt noch Staatsgelder in diesen Markt zu pumpen, der so auf Hochtouren läuft.

Die Strompreise sind momentan sehr hoch. Wir haben es jetzt noch abwenden können, dass der Benzinpreis künstlich erhöht wird, zum grossen Glück. Aber wenn die Strompreise so hoch sind und Sie das weiter anfeuern, dann werden Sie einfach noch mehr Strom brauchen, der Bedarf wird noch höher, und die Preise werden noch mehr steigen.

Vielleicht noch eine ordnungspolitische Bemerkung, da von Subventionen und Staatsgeldern die Rede war: Der Staat hat kein Geld. Geld, das Sie dann umverteilen, haben nur die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Das ist der falsche Weg. Sinnvoller wäre es, Steuererleichterungen vorzusehen, wenn man solche Ladestationen installiert.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch eindringlich darum bitten, den Antrag der Minderheit II (Suter) abzulehnen, auch wenn ich diesen Antrag natürlich verstehe. Sie möchte im Gegensatz zum Bundesrat keine Ladeinfrastrukturen auf öffentlichen Parkplätzen. Denn sie möchte generell, wie ihre Partei auch, Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum verbannen und auch keinen Anreiz dafür schaffen, sich auf öffentlichen Parkplätzen aufzuhalten. Aber ich denke, es wäre sicher sehr sinnvoll, das, wenn schon, auf öffentlichen Parkplätzen zu machen.

Ich bitte Sie, meinen beiden Anträgen und damit auch dem Ständerat zu folgen.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich habe hier in diesem Block zwei Minderheitsanträge eingereicht. Der erste Minderheitsantrag, der Minderheitsantrag I (Jauslin), betrifft Artikel 41b Absatz 2. Es geht um Investitionsbeiträge für Basisinstallationen für Ladestationen in Mehrparteiengebäuden bzw. um deren Förderung mit höchstens 30 Millionen Franken.

Ich möchte unterstreichen: Es geht nicht um die Ladesäule, es geht um die Basisinstallation. Ein Mehrparteiengebäude benötigt schon zu Beginn eine kostenintensive, intelligente und erweiterbare Basisinfrastruktur, auch wenn erst ein paar wenige Mieter oder Miteigentümer Fahrzeuge in einer Einstellhalle parkieren wollen. Die hohen Anfangsinvestitionen führen dazu, dass Vermieter die Sache nicht angehen. Die Förderung der Basisinfrastruktur soll helfen, dieses Hindernis zu überwinden. Die Förderung von Basisinfrastrukturen schafft Investitionssicherheit. Wenn Immobilienbesitzer unkoordiniert Steckdosen in Tiefgaragen installieren, werden sie später ein zweites Mal in eine intelligente Lösung investieren müssen. Ansonsten können sie die Netze gar nicht in Spitzenlast betreiben.

Mit folgenden Massnahmen werden die Mitnahmeeffekte reduziert: Förderung nur bei Altbauten, keine Förderung bei Ein- und Zweifamilienhäusern und zur Förderung der Basisinfrastruktur gemäss SIA. Hier bitte ich Sie also, die Minderheit I (Jauslin) zu unterstützen und somit auch dem Bundesrat zu folgen.

Der zweite Minderheitsantrag ist ein sehr heikler Minderheitsantrag. Es geht um Artikel 4 Absatz 1bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Es geht um die LSVA-Reduktion. Meine Minderheit folgt dem Beschluss des Ständerates. Dieser stützt sich auf einen Bericht der Verwaltung mit dem unscheinbaren Titel "Vergleich konzessionierte und private Transportunternehmen im E-CO2-Gesetz". Diesen Bericht finden Sie übrigens in den Unterlagen, er ist öffentlich zugänglich. Darin wird aufgelistet, welche Auswirkungen eine Reduktion der LSVA





bis 2038 haben würde. Heute liegt der Ertrag aus der LSVA bei rund 1,7 Milliarden Franken pro Jahr. Die Umsetzung des Mehrheitsentscheids Ihrer Kommission kann je nach Szenario kumulierte Einnahmeausfälle von 4,5 bis 8 Milliarden Franken zur Folge haben. Das ist nicht nichts. Das resultiert auch daraus, dass selbstverständlich auch ausländische Lastwagen, die durch die Schweiz fahren, die LSVA zahlen.

Bis zu zwei Drittel des Reinertrags der LSVA fliessen in den Bahninfrastrukturfonds, also genau in den Fonds, über den wir heute Morgen diskutiert haben, in dem Geld fehlt und mit dem bestimmte Bahninfrastrukturbauten eben nicht gemacht werden können. Fehlt dieses Geld, wird der vom Parlament beschlossene Bahnausbau verzögert; dessen muss man sich in dieser Sache einfach bewusst sein.

Zudem ist es ein Widerspruch zum Zweck der LSVA. Artikel 85 der Bundesverfassung enthält den Verfassungsauftrag der Internalisierung der nicht gedeckten externen Kosten. Eine Reduktion der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge über das Jahr 2030 hinaus würde eine Schwächung in Bezug auf die Deckung der externen Kosten bedeuten, da auch diese Fahrzeuge andere

AB 2023 N 2531 / BO 2023 N 2531

externe Kosten als Klimakosten verursachen, nämlich durch Lärm, Unfälle und Flächenverbrauch. Stimmen Sie daher unbedingt dem Antrag meiner Minderheit zu, folgen Sie da dem Ständerat und streichen Sie diese Reduktion.

Bäumle Martin (GL, ZH): Ich habe zwei Minderheitsanträge eingereicht, die ich Ihnen vorstellen möchte. In Ziffer III Absatz 2 Buchstabe d geht es um die Rückerstattung der Mineralölsteuer zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Mehrheit will diese bis 2030 verlängern. Meine Minderheit sagt, dass diese Rückerstattung ab dem 1. Januar 2026 nicht mehr möglich sein soll, wie das auch der Bundesrat vorgesehen hat. Zur Begründung: Bereits in Artikel 41a wird der öffentliche Verkehr bei der Umrüstung bzw. Elektrifizierung unterstützt. Es kann nicht sein, dass wir dort auf der einen Seite Subventionen verteilen, der öffentliche Verkehr aber auf der anderen Seite auch noch von der Rückerstattung der Mineralölsteuer profitiert. Das wäre zu viel des Guten, weshalb ich Sie bitte, meiner Minderheit zu folgen. Es ist aus meiner Sicht klar, dass der öffentliche Verkehr und die öffentliche Hand hier nicht bessergestellt werden dürfen gegenüber anderen bzw. Privaten. Es ist für mich unverständlich, wie man hier der Mehrheit folgen kann.

Der zweite Minderheitsantrag geht in eine ähnliche Richtung. Man will neu den Schifffahrtsunternehmen den Mineralölsteuerzuschlag rückerstatten können. Wir Grünliberalen stehen fast alleine da. Offenbar hat sich eine starke Lobby der Schifffahrt durchgesetzt. Es ist schon etwas speziell, dass bei der Schifffahrt sogar Rot-Grün keine konsequente Klimapolitik mehr macht und die Schifffahrtsunternehmen entlastet werden sollen. Auch diese emittieren CO₂, sie sollten keine Rückerstattung erhalten. Auch hier gibt es einen Anachronismus: Man spricht gross von Klimapolitik, aber bei gewissen Einzelinteressen macht man plötzlich doch wieder Entlastungen, sie dürfen CO₂ emittieren und erhalten einen Zuschlag bzw. eine Entlastung. Ich bitte Sie auch hier, unserer Minderheit zu folgen.

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): In Block 3 geht es um Massnahmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene und in der Luft, um die Finanzierung von Anpassungsmassnahmen und um bestimmte Anlagekategorien. Es geht auch um Vollzug und Evaluation sowie um die Überprüfung klimabedingter Risiken im Finanzsektor. Es geht vor allem auch um die Förderung von Ladeinfrastrukturen und auch noch um Fremderlassänderungen.

Die FDP-Liberale Fraktion wird in diesem Block mit Ausnahme meines eigenen Minderheitsantrages zu Artikel 37c Absatz 1bis sowie dem Antrag der Minderheit III (Graber) zu Artikel 41b der Mehrheit folgen und die weiteren Minderheitsanträge ablehnen. Die Begründung für die Gutheissung des Antrages meiner Minderheit habe ich bereits vorgetragen, ich verzichte auf eine Wiederholung.

Bei der Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs sieht die Mehrheit Ihrer Kommission vor, dass jährlich höchstens 30 Millionen Franken aus den Erlösen der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge eingesetzt werden. Eine Minderheit Suter will dafür mindestens die Hälfte der Erlöse verwenden. Die FDP-Liberale Fraktion folgt hier der Mehrheit.

In Artikel 40d ist die Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken geregelt. Dazu haben die Finma und die Nationalbank regelmässig einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen zu veröffentlichen. Dazu gehört nach Meinung der Mehrheit Ihrer Kommission auch die Bekanntgabe allfälliger Massnahmen. Wohlgemerkt – das ist in diesem Zusammenhang sehr wichtig, damit keine Missverständnisse aufkommen -: Es geht nicht darum, Finma und Nationalbank konkrete Massnahmen vorzuschreiben und so ins operative Geschäft einzugreifen. Nein, es geht nur, aber immerhin darum, dass Finma und Nationalbank für den Fall, dass sie





Massnahmen treffen, diese im Bericht dann auch benennen. Eine Minderheit Graber will keine Kenntnis über allfällige Massnahmen. Die FDP-Liberale Fraktion wird hier aber mehrheitlich der Mehrheit folgen.

Zu reden gibt die vom Bundesrat vorgesehene Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Der Ständerat wollte davon nichts wissen. Die Mehrheit Ihrer Kommission übernimmt die bundesrätliche Regelung im Grundsatz, konkretisiert sie aber insofern, als nur die Basisinstallation gefördert wird. Zusätzlich wird der vom Bundesrat vorgesehene Betrag von 30 Millionen Franken pro Jahr auf 20 Millionen Franken gekürzt.

Die FDP-Liberale Fraktion begrüsst den Umstieg auf fossilfreie Mobilität, und dies ausdrücklich. Sie ist aber mehrheitlich der Auffassung, dass die entsprechenden Ladeinfrastrukturen am Wohn- oder Arbeitsort Sache der Nutzerinnen und Nutzer bzw. der Grundeigentümer sind. Sie lehnt demgemäss wie der Ständerat eine entsprechende Förderung ab und folgt deshalb der Minderheit III (Graber). Einige unserer Fraktionsmitglieder unterstützen weiterhin die Mehrheit.

Schliesslich noch zu den Fremderlassänderungen: Gemäss der Mehrheit Ihrer Kommission soll neu auch den durch den Bund konzessionierten Schifffahrtsunternehmen der Mineralölsteuerzuschlag rückerstattet werden. Das wird von der FDP-Liberalen Fraktion unterstützt, und der Antrag der Minderheit Bäumle, die beim geltenden Recht bleiben will, wird abgelehnt.

Beim Schwerverkehrsabgabegesetz unterstützt die FDP-Liberale Fraktion mehrheitlich die Mehrheitsregelung, wonach Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, bis zum 31. Dezember 2030 für die Zeit von acht Jahren ab der Erstinverkehrsetzung von einer Privilegierung bei der LSVA profitieren. Damit wird der Umstieg auf die fossilfreie Logistik angemessen unterstützt, da die Anschaffung derartiger Fahrzeuge nach wie vor massgeblich teurer ist als die von fossil betriebenen Fahrzeugen. Mit dieser Verlängerung für weitere acht Jahre ab Erstinverkehrsetzung wird die Planungssicherheit der entsprechenden Unternehmerinnen und Unternehmer verstärkt, weil sie sich ja bereits heute darüber im Klaren sein müssen, ob sich die Anschaffung eines derartigen Fahrzeuges lohnt. Da gehören selbstverständlich die Kosten der LSVA in die Planung mit hinein. Der Antrag der Minderheit Jauslin, welche darauf verzichten will, wird demgemäss von der FDP-Liberalen Fraktion mehrheitlich abgelehnt.

Ich fasse zusammen: Die FDP-Liberale Fraktion wird in Block 3 ausser bei Artikel 37c Absatz 1bis, wo sie meinen Minderheitsantrag unterstützt, jeweils der Kommissionsmehrheit folgen. Eine Fraktionsmehrheit wird zusätzlich den Antrag der Minderheit III (Graber) zu den Ladestationen für Elektrofahrzeuge unterstützen, während eine Minderheit unserer Fraktion auch hier der Kommissionsmehrheit folgen wird.

Nordmann Roger (S, VD): A l'article 37a alinéa 2, nous préconisons de suivre la minorité Suter et de ne pas se limiter aux 30 millions de francs maximum, mais de mettre au moins la moitié du montant disponible dans les liaisons ferroviaires internationales.

A l'article 37c alinéa 1bis, nous sommes contre la minorité Vincenz et nous soutenons la majorité pour l'affectation du montant des éventuelles sanctions.

A l'article 40d alinéa 3, nous sommes contre la minorité Graber. Nous estimons que la Finma et la BNS doivent s'exprimer sur d'éventuelles mesures à prendre dans le domaine financier.

A l'article 41b, il paraît assez clair qu'il faut maintenant aller vers une mise à disposition des 30 millions de francs, puisque nous avons renoncé à l'obligation de mélanger des agrocarburants. Il faut se donner les moyens de réaliser la mobilité électrique, et pour cela, choisir soit la minorité I (Jauslin), soit la minorité II (Suter), à 30 millions de francs.

A l'article 18 de la loi sur l'imposition des huiles minérales, nous nous opposons à la proposition de la minorité Bäumle, car les entreprises de navigation ont encore besoin de temps pour s'adapter à une traction non fossile. S'agissant de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) enfin, nous sommes d'avis qu'il ne faut rien changer à la loi et examiner cette question dans la révision de la loi sur la RPLP, qui arrive prochainement, et créer un système cohérent entre les normes Euro, les camions à hydrogène, les camions aux

AB 2023 N 2532 / BO 2023 N 2532

biocarburants et les camions à batterie, afin d'avoir une politique cohérente.

C'est pour cela que nous vous proposons de vous rallier au Conseil des Etats, et de n'introduire aucune modification.

Enfin, concernant la proposition de la minorité Bäumle au chiffre III alinéa 2 lettre d sur l'exemption fiscale du diesel pour les transports publics, il existe différentes opinions dans notre groupe: pour les uns, en supprimant immédiatement cette défiscalisation, on met les entreprises dans une situation financière difficile, qui les empêche d'investir; pour les autres, dont moi, nous estimons au contraire qu'il faut dès maintenant que l'exploitation de bus électriques soit plus avantageuse que l'exploitation de bus à carburant fossile, et qu'il faut





donc pour cette raison renoncer dès maintenant à l'exemption.

Bulliard-Marbach Christine (M-E, FR): Ich fasse Ihnen im Folgenden die Position der Mitte-Fraktion bei Block 3 des CO₂-Gesetzes kurz zusammen. Wir werden im Wesentlichen jeweils der Kommissionsmehrheit folgen. Bei Artikel 37a zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene unterstützen wir die Kommissionsmehrheit. Der Schienenverkehr ist eine gute Möglichkeit, Emissionen aus dem Flugverkehr zu vermeiden. Das Angebot an Nachtzügen ist heute sehr gut ausgelastet. Hier gibt es noch Ausbaupotenzial, und wir sollten darauf hinarbeiten, es auszuschöpfen. 30 Millionen Franken pro Jahr aus den Erlösen der Versteigerung von Emissionsanleihen für den Schienenverkehr sind dazu ausreichend. Eine Fixierung auf mindestens die Hälfte der Erlöse lehnt die Mitte-Fraktion ab.

Bei Artikel 37c Absatz 1bis geht es darum, was mit den Bussgeldern passieren soll, die bei Verstössen gegen die Kompensations- und Beimischpflicht fällig werden. Wir unterstützen die Logik der Kommissionsmehrheit, dass diese Erlöse in den Klimabereich und nicht in die allgemeine Staatskasse fliessen sollen. Sie sollen für die Finanzierung von Anpassungsmassnahmen verwendet werden. Diese Ergänzung ist sinnvoll, denn wir wissen heute, dass in den kommenden Jahrzehnten hohe Kosten für die Anpassung unserer Wirtschaft und Gesellschaft auf uns zukommen. Denken wir etwa an Herausforderungen in der Landwirtschaft wie Dürren oder Starkregen oder an den Schutz vor zunehmenden Naturgefahren wie Steinschlag, Hochwasser und vielem mehr. Mit der Ergänzung durch Artikel 37c Absatz 1bis können wir hier einen Anfang machen. Weitere Massnahmen müssen folgen.

Bei Artikel 41b zur Förderung von Ladestationen wird die Mehrheit der Mitte-Fraktion die Anstossfinanzierung für Basisinstallationen von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge unterstützen. Diese Fördermassnahme setzt da an, wo es besondere Hürden gibt, nämlich bei Mehrparteiengebäuden – z. B. bei Stockwerkeigentümern –, bei Betrieben mit Autos, die oft den ganzen Tag parkiert sind, und bei öffentlichen Parkplätzen. Es ist zu betonen, dass Einfamilienhäuser hier klar ausgenommen sind.

Der Ständerat hat eine Anstossfinanzierung ohne Gegenvorschlag abgelehnt. Damit können wir uns nicht einverstanden erklären. Im Sinne eines Kompromisses geht die Mehrheit der UREK-N aber einen Schritt auf den Ständerat zu. Das tut sie einerseits beim finanziellen Förderbetrag: Anstelle von 30 Millionen Franken, wie sie der Bundesrat vorschlägt, sollen jährlich maximal 20 Millionen Franken aus den Mineralölsteuereinnahmen in diese Massnahme fliessen. Andererseits gibt es eine Begrenzung der Förderung auf die Basisinstallation von Ladestationen, im Unterschied zum Bundesrat, der die gesamten Installationen ins Gesetz geschrieben hätte. Im Ständerat wurde argumentiert, dass der Staat nicht für die Eigentümer aufkommen muss. Indem die Förderung auf die Basisinstallation begrenzt wird, kann sichergestellt werden, dass auch Private ihren Teil zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur beitragen müssen.

Bei der Frage, wie Lastwagen mit nicht fossilen Antrieben bei der Schwerverkehrsabgabe behandelt werden sollen, unterstützt die Mitte-Fraktion einen Kompromiss. Der Ständerat hatte den Entwurf des Bundesrates für eine Befreiung von elektrisch betriebenen Lastwagen von der LSVA abgelehnt. Wir denken, dass eine differenzierte Befreiung von der Abgabe sinnvoll ist. Diese soll sowohl für elektrische Antriebe wie auch für Wasserstoffantriebe oder andere alternative Treibstoffe gelten.

Zusammenfassend: Die Mitte-Fraktion wird überall der Mehrheit folgen. Bei Artikel 41b hat sie Stimmfreigabe beschlossen.

Bäumle Martin (GL, ZH): In Block 3 geht es noch um verschiedene Punkte, vor allem geht es um die Förderung. Bei den Fördermitteln für Nachtzüge unterstützen wir bei Artikel 37a Absatz 2 die Mehrheit, das heisst eine Förderung mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr bis Ende 2030. Zur Erinnerung: Das Geld kommt primär aus den Sanktionen für den Luftverkehr. Der Rest des Geldes soll vor allem eingesetzt werden, um die Technologie bezüglich Sustainable Aviation Fuel vorwärtszubringen. Das heisst, je mehr wir hier wegnehmen, desto weniger bleibt der Luftfahrt für den Umbau in Richtung CO₂-Armut. 30 Millionen Franken sind zumutbar und richtig.

Bei Artikel 40d Absatz 3 unterstützen wir ebenfalls die Mehrheit. Die Differenz ist eigentlich klein. Es geht darum, ob die Nationalbank und die Finma nur über die Ergebnisse berichten oder auch über allfällige Massnahmen. Wir sind der Meinung, dass durchaus auch allfällige Massnahmen zur Berichterstattung gehören können. Das wird übrigens auch vonseiten der Finanzwirtschaft nicht bestritten.

In Artikel 41b geht es um die Frage, ob der Bund die Installation der Ladeinfrastruktur oder die Basisinstallation fördert. Der Hauptpunkt ist aber, ob es um 20 oder um 30 Millionen Franken geht. Die grünliberale Fraktion wird die Version mit 30 Millionen Franken und damit die Minderheiten I und II unterstützen, um in dieser Runde noch klarzumachen, dass wir hier mindestens 30 Millionen Franken einsetzen wollen.



Meinen Minderheitsantrag bei der Mineralölgesetzgebung habe ich bereits begründet. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Es wäre wirklich ein Anachronismus, wenn man ausgerechnet hier wieder Ausnahmen machen würde.

Bei der Schwerverkehrsabgabe folgen wir grundsätzlich der Mehrheit. Es ist wichtig, dass die LSVA-Reduktion wie vorgesehen nur zum Teil erfolgt und dass sie technologieneutral ist, d. h., dass sie für Fahrzeuge gilt, die elektrisch, mit Wasserstoff oder mit anderen Technologien, zum Beispiel erneuerbarem Diesel, betrieben werden. In der Version der Mehrheit gilt die Befristung bis zum 31. Dezember 2030 für acht Jahre ab der Erstinverkehrsetzung. Das ist ein Kompromiss, den wir in der Kommission geschlossen haben. Es gibt einen Einzelantrag Giezendanner, der die Befristung streichen will. Persönlich bin ich der Meinung, dass Herr Giezendanner den richtigen Antrag stellt, es war ursprünglich auch mein Antrag, aber wir haben in der Kommission einen Kompromiss geschlossen. Die grünliberale Fraktion steht heute zu diesem Kompromiss und wird mit der Mehrheit stimmen. Der Ständerat wird den Artikel sowieso noch einmal anschauen, weil es eine Differenz gibt. Er kommt vielleicht noch zu anderen Schlüssen. Wichtig ist heute, dass wir eine Differenz schaffen und dass im LKW-Bereich ebenfalls eine Förderung stattfinden kann.

Clivaz Christophe (G, VS): Dans ce bloc 3, le groupe des Verts soutiendra la minorité Suter à l'article 37a alinéa 2. Les recettes issues de la mise aux enchères des droits d'émissions pour aéronefs doivent être utilisées à moitié au moins pour encourager le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes et notamment les trains de nuit. Il n'y a pas de raison de plafonner à 30 millions de francs par an les moyens dévolus au transport ferroviaire et de privilégier la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables comme le demande la majorité de la commission.

Nous rejetons la proposition de la minorité Vincenz à l'article 37c alinéa 1bis. Cette proposition de minorité s'oppose à ce que les recettes issues des sanctions touchant les entreprises qui ne respectent pas leur obligation de compensation soient utilisées pour soutenir des mesures visant à éviter les

AB 2023 N 2533 / BO 2023 N 2533

dommages causés à des personnes ou des biens par le réchauffement climatique.

Nous rejetons la proposition de la minorité Graber à l'article 40d alinéa 3. Il est important que l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (Finma) ainsi que la Banque nationale suisse publient régulièrement un rapport non seulement sur les résultats de leur évaluation des risques financiers liés au climat, mais aussi sur les mesures éventuelles à prendre.

A l'article 41b, qui concerne l'encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques, il y a trois minorités. Nous rejetons la proposition de minorité III (Graber) qui vise à supprimer cette possibilité de soutien. Nous allons soutenir les propositions des minorités I (Jauslin) et II (Suter) qui reprennent les deux la proposition du Conseil fédéral d'accorder 30 millions de francs par an issus du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants, plutôt que les 20 millions retenus par la majorité de la commission. Contrairement à la proposition de la minorité I (Jauslin), la proposition de la minorité II (Suter) ne prévoit pas la possibilité d'encourager la pose de bornes de recharge également sur les places de stationnement publiques. Nous sommes partagés quant à la proposition de la minorité Bäumlé relative à l'article 18 alinéa 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Cette proposition de minorité s'oppose à la décision de la commission de rembourser la surtaxe sur les huiles minérales lorsque le carburant est utilisé pour le transport de voyageurs par des entreprises de navigation concessionnaires de la Confédération. D'un côté, il n'est pas logique du point de vue de la protection du climat d'accorder ce remboursement. Mais de l'autre, le secteur de la navigation connaît des difficultés, et les montants remboursés pourraient l'aider à faire sa transition vers des motorisations moins carbonées.

La minorité Jauslin concernant l'article 4 alinéa 1bis de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds propose, comme le Conseil des Etats, de ne pas introduire de dispositions particulières pour exonérer les camions électriques de la redevance sur le trafic des poids lourds. La majorité de la commission propose de pouvoir réduire le taux de la redevance en fonction de la technologie utilisée, pour les véhicules à propulsion électrique ou utilisant des carburants renouvelables, et ce, jusqu'en 2030 et pour 8 ans à partir de la première mise en circulation.

Le groupe des Verts est partagé sur cette proposition de minorité, sachant que, de notre point de vue, le Conseil des Etats devra reprendre ce point si la majorité l'emporte, car les conséquences, notamment financières, ne sont pas claires. Pour ce même article, nous rejetons aussi la proposition individuelle Giezendanner, car elle ne prévoit pas de limite dans le temps à la réduction de la RPLP pour les véhicules électriques.

Enfin, nous soutenons la proposition de la minorité Bäumlé qui demande qu'entre en vigueur en 2026 – et non





en 2030 – la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les transports routiers. Certes, c'est un défi pour la branche, mais c'est la raison pour laquelle les entreprises de transports publics recevront dès 2025 un financement de départ pour l'acquisition de bus fonctionnant sans produire d'émissions de CO₂, par exemple des bus électriques ou à hydrogène. Il est juste qu'elles ne bénéficient pas en plus d'un remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

Rüegger Monika (V, OW): Ich spreche für die SVP-Fraktion zu Block 3. In diesem Block geht es unter anderem um die Verteilung der Mittel, die aus dem Erlös der Versteigerung von Emissionsrechten stammen.

Bei Block 2 haben Sie entschieden, keine Abgabepflicht Allgemeine Luftfahrt für Privatflugzeuge vorzusehen. Es bleiben nun die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Flugfahrzeuge. Um im Luftverkehr das Netto-null-Ziel bis 2050 erreichen zu können, müssten idealerweise diese Gelder vollumfänglich wieder in die Luftfahrt zurückfliessen, und zwar für innovative Entwicklungen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr. Mit Artikel 37a sollen aber bis Ende 2030 jährlich bis 30 Millionen Franken aus dem Versteigerungserlös für grenzüberschreitende Nachtzüge eingesetzt und somit zweckentfremdet werden. Wir können mit diesem Kompromiss leben und ihn unterstützen. Es sollte aber umso mehr darauf geachtet werden, dass diese Gelder tatsächlich für Nachtzugverbindungen eingesetzt werden, die effizient und kostendeckend sind. Die Minderheit Suter will, dass bis zu 50 Prozent dieser Erlöse für die Nachtzüge abgezweigt und somit noch mehr Mittel zweckentfremdet werden können. Das geht entschieden zu weit, das lehnen wir ab.

Bei Artikel 37c Absatz 1bis werden wir die Mehrheit unterstützen, die beantragt, die Erlöse aus den Sanktionen, die aus dem Verkehr stammen, Projekten zuzuführen, die vom Klimawandel sichtbar betroffen sind, wie gerade auch in den Land- und Bergregionen.

Bei Artikel 40d bitte ich Sie, die Minderheit Graber zu unterstützen und gemäss Ständerat zu beschliessen. Die Finma und die Nationalbank haben ihre Unabhängigkeit zu wahren. Hier will die Mehrheit in den operativen Bereich dieser beiden Institutionen eingreifen. Einerseits sollen sie regelmässig einen Bericht über klimabedingte finanzielle Risiken veröffentlichen. Das geht ja noch. Andererseits aber sollen die Finma und die Nationalbank bei klimabedingten finanziellen Risiken "allfällige Massnahmen" aufzeigen. Dies liegt nun einmal nicht in der Kompetenz der Finma und der Nationalbank. Deshalb werden wir dies nicht unterstützen. Ich wiederhole: Bitte anerkennen Sie die Unabhängigkeit dieser beiden Institutionen.

Bei Artikel 41b geht es um die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit bis zu 30 Millionen Franken jährlich. Hier bitte ich Sie, sich der Minderheit III (Graber) und dem Ständerat anzuschliessen und diesen Artikel zu streichen. Gerade heute haben wir mit Mühe und Not versucht, ein gesetzeskonformes Budget zu verabschieden. Hier will man nun, einige Stunden später, bereits wieder einen zusätzlichen Subventionspotopf eröffnen. Wohlverstanden, ein Elektroauto können sich heute immer noch nur die Besserverdienenden leisten. Diese werden heute schon privilegiert behandelt, indem sie in vielen Kantonen noch keine Strassenverkehrssteuer bezahlen, obschon sie die Strassen benutzen. Private Miet- und Eigentumswohnungen mit Ladestationen sind doch Privatsache und nicht vom Staat mitzufinanzieren.

Beim Mineralölsteuergesetz wollen der Bundesrat und eine Minderheit der Kommission die Rückerstattung der Mineralölsteuer bei den konzessionierten Schifffahrtsunternehmen streichen. Wir werden der Mehrheit folgen und sie nicht streichen, denn eine Streichung hätte erhebliche Auswirkungen auf eine Branche, die heute schon zu kämpfen hat.

Ich komme noch zum Schwerverkehrsabgabegesetz. Hier liegt ein Einzelantrag Giezendanner vor. Er möchte bei Artikel 4 Absatz 1bis die Frist für die LSVA-Reduktion streichen. Keine Frist zu setzen entspricht auch der Fassung des Ständerates. Warum ist dieser Antrag wichtig und richtig? Grosse Transportunternehmen können es sich finanziell leisten, ihre gesamte Flotte kurz vor Ablauf der Frist – vor Ende 2030 – komplett zu ersetzen. Sie könnten somit von diesem achtjährigen Rabatt durch die LSVA-Befreiung profitieren. Das kann sich die Mehrheit der Unternehmen des KMU-geprägten Transportmarkts nicht leisten, sie wäre da also stark benachteiligt. Denn eine achtjährige Frist ab Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges würde dazu führen, dass für gleiche Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt eine LSVA in unterschiedlicher Höhe zu bezahlen wäre, und das würde den Wettbewerb verfälschen.

Es geht ganz klar nicht darum, grundsätzlich keine Abgabe zu entrichten. Vielmehr braucht es ein Gesamtkonzept, das in die sich aktuell in Arbeit befindende Revision der LSVA gehört und im kommenden Jahr mit ihr in die Vernehmlassung geht. Anlässlich dieser LSVA-Revision sind wir auch bereit, über angemessene Abgaben zu diskutieren.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich beginne mit den Artikeln 37a bis 37c, der Verwendung von Versteigerungserlösen. Diese Erlöse sollen gemäss dem Willen des Ständerates künftig zweckgebunden eingesetzt werden. Ihre





Kommission ist

AB 2023 N 2534 / BO 2023 N 2534

diesem Anliegen im Grundsatz gefolgt. Das ist sinnvoll. Es gibt uns die Möglichkeit, die Industrie bei ihren Anstrengungen zur Dekarbonisierung zu unterstützen.

Zunächst zu Artikel 37a betreffend die Verwendung der Versteigerungserlöse aus der Luftfahrt: Mit diesen Erlösen sollen einerseits Nachtzüge und andererseits die Produktion von erneuerbaren nachhaltigen Flugtreibstoffen unterstützt werden. Dabei sollen höchstens 30 Millionen Franken den Nachtzügen zukommen. Das hatte auch der Bundesrat schon so vorgesehen. Der Rest soll in die Produktion erneuerbarer Flugtreibstoffe fliessen. Die Minderheit Suter beantragt, hier eine Anpassung zu machen. Sie möchte, dass mindestens die Hälfte der Einnahmen für die Nachtzüge eingesetzt wird.

Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen und den Antrag der Minderheit Suter abzulehnen. Der Antrag der Minderheit würde bedeuten, dass zwingend mindestens die Hälfte zu den Nachtzügen geht, auch wenn dort allenfalls gar nicht genügend Projekte bzw. nicht genügend Projekte mit der nötigen Auslastung vorliegen. Der Antrag der Mehrheit gibt uns hier mehr Flexibilität; die Mittel für den Flugtreibstoff werden wir sonst auch verwenden können.

Nun zum Versteigerungserlös der Betreiber von stationären Anlagen, zu Artikel 37c: Auch diese Erlöse sollen künftig zwei Zwecken zugutekommen. Zum einen soll die Anpassung an den Klimawandel gefördert werden. Es ist also eine erste Umsetzung der entsprechenden Grundlage, des vom Volk angenommenen Klima- und Innovationsgesetzes. Die Anpassungsmassnahmen werden sehr wichtig sein, und hier haben wir erste Mittel generiert. Zum andern sollen Emissionshandelsunternehmen finanzielle Unterstützung erhalten für die Umsetzung von Dekarbonisierungsmassnahmen, die nicht wirtschaftlich sind. Das ist auch hier ein guter Ansatz; danke, dass Ihre Kommission dem Vorschlag gefolgt ist.

Hier gibt es eine Minderheit bei Artikel 37c Absatz 1bis. Die Mehrheit Ihrer Kommission will die Erlöse aus Sanktionen gegen Treibstoffimporteure gemäss Artikel 28e für die Anpassung an den Klimawandel einsetzen, die Minderheit Vincenz möchte darauf verzichten. Heute gehen diese Erlöse in die allgemeine Bundeskasse. Ich bitte Sie hier, der Mehrheit zu folgen, da die Mittel nicht enorm gross sein werden, schätzungsweise 35 Millionen Franken, und es deshalb Sinn macht, dass sie mit den Erlösen aus Sanktionen ergänzt werden. Es wird nur ein kleiner Teil dessen sein, was man dereinst wahrscheinlich insgesamt für Anpassungsmassnahmen aufwenden muss.

Zum Finanzsektor: In Artikel 40d geht es um die Überprüfung der finanziellen Risiken, die durch die Klimaveränderung bedingt sind. Die Vorlage verlangt hier von der Finma und der Nationalbank, dass sie diese Risiken regelmässig überprüfen. Gemäss Artikel 40d Absatz 3 sollen die Finma und die Nationalbank regelmässig über die Ergebnisse ihrer Überprüfungen Bericht erstatten. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte, dass zusätzlich auch über Massnahmen berichtet wird, die infolge dieser Überprüfungen getroffen werden. Es geht hier nicht um Massnahmen gegenüber Unternehmen, sondern um Massnahmen der Finma und der Nationalbank selbst. Ich empfehle Ihnen, sich hier der Mehrheit Ihrer Kommission anzuschliessen.

Dann zur Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge: In Artikel 41b hat der Bundesrat vorgeschlagen, die Basisinstallation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen mit jährlich 30 Millionen Franken zu fördern; die Mittel dafür kommen aus den Einnahmen der Mineralölsteuer. Der Ständerat hat diese Förderung intensiv diskutiert und sie dann schliesslich gestrichen. Er war der Ansicht, dass der Markt selbst für die nötigen Anreize sorgt. Auch Ihre Kommission hat hier eine ausführliche Diskussion geführt, und Ihnen stehen nun verschiedene Konzepte zur Auswahl. Grundsätzlich geht es um drei Fragen:

1. Braucht es überhaupt eine Förderung?
2. Wie breit soll der Fördertatbestand ausgelegt werden?
3. Wie viele Mittel sollen eingesetzt werden?

Zur ersten Frage: Ich bin der Meinung, dass es einen Förderbedarf gibt. Gerade Mehrparteiengebäude benötigen schon zu Beginn eine kostenintensive Basisinfrastruktur. Knapp zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung wohnen in Mietliegenschaften, rund 12 Prozent sind Stockwerkeigentümer. Das Haupthindernis für die Anschaffung eines E-Autos ist die fehlende Ladeinfrastruktur zuhause. Deshalb empfehle ich Ihnen, den Antrag der Minderheit III (Graber), die die Förderung wieder streichen möchte, abzulehnen. Sie haben vorhin die Überführungspflicht ja abgelehnt, die einen höheren Benzinpreis verursacht hätte. Ich meine, es ist im Gegenzug durchaus sinnvoll, die Ladeinfrastruktur zu fördern. Denn wenn weniger überführt wird, müsste logischerweise mehr in die Elektromobilität investiert werden, um den Wandel trotzdem zu schaffen. Deshalb scheint mir dieser Anreiz durchaus sinnvoll.





Zur zweiten Frage, dem Fördertatbestand: Hier gibt es zwei Konzepte. Die Minderheit II (Suter) möchte die Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen von der Förderung ausschliessen und sich auf Mehrparteiengebäude und Betriebe mit mehreren Arbeitsplätzen beschränken. Der Antrag der Minderheit I (Jauslin) entspricht dem Entwurf des Bundesrates. Er fasst den Fördergegenstand breiter. Mit der Förderung von Ladeinfrastrukturen auf öffentlichen Parkplätzen sollen Gemeinden bei der Installation von Infrastrukturen zum Langsamladen für Anwohnerinnen und Anwohner ohne eigenen Parkplatz unterstützt werden. Diese Ladeinfrastruktur kann kaum wirtschaftlich betrieben werden. Gemäss Schätzungen des Bundesamtes für Energie würde lediglich ein kleiner Anteil der Fördergelder für diesen Fördertatbestand verwendet werden. Weil es nur ein kleiner Teil ist, haben wir mehr Flexibilität, wenn Sie diese Option offen lassen. Ich überlasse es aber Ihnen, wo Sie den Schwerpunkt setzen wollen: ob gemäss der Minderheit II ausschliesslich bei Mehrparteiengebäuden und Arbeitsplätzen oder gemäss der Minderheit I auch bei öffentlichen Parkplätzen.

Damit zur dritten Frage: Wie erwähnt hatte der Bundesrat vorgeschlagen, jährlich höchstens 30 Millionen Franken einzusetzen. Sowohl die Minderheit I (Jauslin) als auch die Minderheit II (Suter) schlagen denselben Betrag vor. Die Mehrheit Ihrer Kommission will den Betrag auf jährlich höchstens 20 Millionen Franken kürzen. Das wäre ein Kompromiss gegenüber dem Ständerat. Ich könnte mich diesem Kompromiss hier anschliessen, in der Hoffnung, dass sich dann auch der Ständerat in diese Richtung bewegen wird.

Dann zur Mineralölsteuer, zum Dieselprivileg für Busse: Wir kommen damit zur Frage, wann das Dieselprivileg für Busse ausser Kraft gesetzt werden soll. Das wird in Ziffer III Ziffer 1 Artikel 18 Absatz 1bis des Mineralölsteuergesetzes geregelt. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, dies bis zum 1. Januar 2026 zu tun. Die Mehrheit Ihrer Kommission will die Ausserkraftsetzung auf den 1. Januar 2030 verschieben. Aus Sicht des Bundesrates ist die zügige Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer für den Einsatz von fossilen Treibstoffen bei konzessionierten Transportunternehmen wichtig. Damit wird ein Anreiz geschaffen und Bussen mit klimafreundlichen Antrieben rascher zum Durchbruch verholfen. Mit einer parallelen Subventionierung von Elektrobusen und Dieselnissen schwächen wir den Anreiz, auf Elektrobusse umzusteigen.

Man muss sich schon bewusst sein, worüber wir im Sommer abgestimmt haben. Im Sommer hat die Bevölkerung festgehalten, dass Betriebe, die dem Bund gehören, beispielsweise die Post, bis 2040 dekarbonisiert sein sollen. Wenn man von einer Abschreibungsdauer von zwölf Jahren für Busse ausgeht, heisst das beispielsweise, dass Postauto ab 2028 keine Dieselnisse mehr anschaffen, sondern auf diesen Zeitpunkt hin umstellen sollte, sonst kann Postauto die Busse nicht mehr abschreiben und macht Fehlinvestitionen. Deshalb erscheint es mir nicht sinnvoll, wenn die Steuerbefreiung für Busse noch bis 2030 bestehen bleibt und gleichzeitig Elektrobusse gefördert werden. Ich bitte Sie entsprechend, hier der Minderheit Bäumle – gemäss Bundesrat – zu folgen.

Dasselbe gilt für die Mineralölsteuerbefreiung für die vom Bund konzessionierte Schifffahrt. Ich bitte Sie, diese Befreiung im Sinne der Förderung der Dekarbonisierung aufzuheben und auch hier der Minderheit Bäumle zu folgen. Ich sage dies im Bewusstsein, dass es hier Argumente in beide

AB 2023 N 2535 / BO 2023 N 2535

Richtungen gibt. Die Schifffahrt ist schwieriger zu dekarbonisieren und schafft mehr Kosten. Vorhin haben wir gesagt, dass wir nicht nochmals höhere Abgaben wollen. Hier sind wir bei den Anreizen, die durchaus nicht in die falsche Richtung gehen sollen.

Zuletzt zur LSVA-Befreiung für elektrisch angetriebene Fahrzeuge: Der Bundesrat hatte ursprünglich ebenfalls eine Befristung der Befreiung bis Ende 2030 vorgesehen. Mittlerweile hat sich aber gezeigt, dass eine Regelung auf Gesetzesstufe zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend ist. Im Bundesrat arbeiten wir aktuell an der Vorbereitung einer Vernehmlassungsvorlage zu einer grundsätzlichen Revision der LSVA. Die LSVA muss grundsätzlich revidiert werden, damit sie auch in Zukunft ihren Zweck erfüllen kann. Damit wir das Thema gesamtheitlich angehen können, sollte auch die Frage der Befristung dort geregelt werden. Wenn Sie hier, worum ich Sie bitte, dem Ständerat folgen, im Gesetz nichts regeln und die Befristung streichen, wird die Entlastung, vorerst unbefristet, weiter auf Verordnungsstufe geregelt. Wir werden dann bei der Gesetzesrevision zur LSVA das weitere Vorgehen definieren. Es wird eine Vernehmlassung geben, und der Entwurf wird dann hier diskutiert werden können. In diesem Zusammenhang werden dann auch ein Rabattsystem und allfällige Investitionsbeiträge zur Förderung der Elektromobilität diskutiert werden. In diesem Sinne bitte ich Sie, hier dem Ständerat zu folgen.

Ich bitte Sie auch, den Einzelantrag Giezendanner, der in diese Richtung geht, abzulehnen. Das schafft für uns eine grössere Flexibilität und vereinfacht das weitere Vorgehen. Ich biete hier natürlich Hand dazu, dieses System in der Vernehmlassung dann auch entsprechend vorzuschlagen, damit die Dekarbonisierung der Lastwagen längerfristig sichergestellt werden kann; dies vor allem zugunsten der Unternehmen, die heute in





Elektrolastwagen investieren.
So weit meine Stellungnahme zu den einzelnen Anträgen.

Giacometti Anna (RL, GR), per la commissione: Nella sua seduta del 20 ottobre 2023, la vostra Commissione delle finanze ha discusso la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024. La legge mira a dimezzare entro il 2030 le emissioni di gas serra della Svizzera rispetto al 1990.

Le Commissioni delle finanze hanno la possibilità, in base all'articolo 50 capoverso 2 della legge sul Parlamento, di presentare rapporti sotto il profilo della politica finanziaria alle commissioni incaricate dell'esame preliminare, in questo caso all'attenzione della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia.

Secondo il capoverso 3 dello stesso articolo, le Commissioni delle finanze possono difendere le loro proposte nelle Camere. Nella presente revisione della legge sul CO₂, la Commissione delle finanze può esprimere le sue raccomandazioni di voto al Consiglio nazionale unicamente per i decreti federali II a V.

La vostra commissione approva all'unanimità le proposte del Consiglio federale. Per la commissione è importante garantire che non vengano apportate modifiche che possano gravare sul bilancio della Confederazione. Di conseguenza e in vista della riduzione delle emissioni di CO₂ in Svizzera, la vostra commissione ritiene che il disegno del Consiglio federale sia da preferire alla versione del Consiglio degli Stati per quanto riguarda l'efficacia dei mezzi impiegati, ad esempio la rinuncia ad ulteriori progetti di protezione del clima realizzati all'estero.

La Commissione delle finanze sostiene la proposta del Consiglio federale di mettere a disposizione circa 4,1 miliardi di franchi nella protezione del clima dal 2025 al 2030.

I provvedimenti del Consiglio federale saranno compensati con le entrate annuali delle tasse sul CO₂ pari a 550 milioni di franchi. Solo 130 milioni andrebbero a carico delle finanze federali.

Trovate le raccomandazioni di voto della Commissione delle finanze nel decreto federale V concernente la promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone nel periodo 2025–2030.

A nome della Commissione delle finanze vi chiedo nuovamente di rinunciare a tutte le modifiche del disegno elaborato dal Consiglio federale che potrebbero gravare ulteriormente sul bilancio della Confederazione.

Wettstein Felix (G, SO), für die Kommission: Die Finanzkommission hat sich mit den finanziellen Auswirkungen dieser Vorlage befasst. Es sind die Bundesbeschlüsse 2 bis 5, die den Finanzrahmen aufspannen. Ihre Kommission empfiehlt Ihnen, überall dem Entwurf des Bundesrates zu folgen. Der gesamte Finanzrahmen beläuft sich gemäss Bundesratsentwurf auf 4,1 Milliarden Franken. Das ist die Summe über die sechs Jahre hinweg, von 2025 bis 2030. Wir kommen zum Schluss, dass diese Beiträge zugunsten des Klimaschutzes plausibel berechnet und nachvollziehbar auf die verschiedenen Instrumente aufgeteilt sind. Damit werden Treibhausgasemissionen in allen relevanten Sektoren reduziert. Die Mittel werden gezielt und sektorspezifisch eingesetzt, was darin zum Ausdruck kommt, dass wir über mehrere separate Finanzbeschlüsse entscheiden können.

Es ist der Finanzkommission ein wichtiges Anliegen, dass die aufgewendeten Gelder zum grösseren Teil gegenfinanziert sind. Wichtigste Quelle ist dabei die CO₂-Abgabe, aus der ein jährlicher Ertragsanteil von rund 550 Millionen Franken für die vorliegenden Programme eingesetzt werden soll. Damit können Gebäudeprogramm, Geothermie und erneuerbare Gase sowie Technologiefonds und die Absicherung thermischer Netze aus den zweckgebundenen Erträgen der CO₂-Abgabe finanziert werden. Besonders beim Gebäudeprogramm scheint uns wichtig, dass der vom Bundesrat beantragte Gesamtbetrag genutzt wird. Wenn er gekürzt wird, sind die klimapolitischen Ziele nicht mehr zu erreichen, oder aber wir müssten mehr Gelder aus den allgemeinen Bundesmitteln entnehmen. Wie Sie alle wissen, steht der Bundeshaushalt in den nächsten Jahren sehr unter Druck.

In diesem Zusammenhang auch ein Hinweis auf das Programm für die Ladestationen: Wir stellen in der Finanzkommission mit Genugtuung fest, dass es nicht etwa der Bundeshaushalt ist, der hier belastet werden soll – im Unterschied zu dem, was die Sprecherin der SVP-Fraktion gesagt hat –, sondern dass dieser Ausbau der Ladestationen aus der Mineralölsteuer finanziert werden soll, dies im Umfang von 30 Millionen Franken pro Jahr. Ein Gegenantrag sieht hier 20 Millionen Franken vor.

Ganz generell plädiert die Finanzkommission dafür, dass keine Änderungen am Entwurf des Bundesrates vorgenommen werden, welche zu einer Mehrbelastung des Bundeshaushaltes führen. Darum steht sie einigen Änderungen, die der Ständerat in der Herbstsession beschlossen hatte, skeptisch gegenüber. Es geht um die Versteigerung von Emissionsrechten. Der Herr Bundesrat hat darauf aufmerksam gemacht: Mit Erlösen aus diesen Versteigerungen will der Ständerat Instrumente in den Bereichen Luftverkehr, Dekarbonisierung sowie Vermeidung von Schäden finanzieren. Auf den ersten Blick scheint das zwar inhaltlich kohärent, es





würde jedoch indirekt die allgemeine Bundeskasse belasten, da die entsprechenden Erträge im ordentlichen Finanzhaushalt als Einnahmen fehlen würden. In der Summe sind dies immerhin 110 Millionen Franken bis zum Jahr 2030. In ihrer Gesamtbewertung kommt die Finanzkommission zum Schluss, dass der bundesrätliche Entwurf in Bezug auf die Wirksamkeit der eingesetzten Mittel dem ständerätlichen Beschluss vorzuziehen ist. Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Empfehlungen.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: Nous sommes au bloc 3. Neuf minorités sont à prendre en compte. Je les développerai ici.

Avec la proposition de la minorité Suter à l'article 37a alinéa 2, au moins la moitié des recettes des ventes aux enchères des droits d'émission pour aéronefs est affectée à la promotion des trains internationaux rapides et des trains de nuit. Dans la proposition de la majorité, les mesures visant à encourager le transport ferroviaire transfrontalier de personnes à longue distance et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport aérien ont la même source de financement. Le mécanisme reste le

AB 2023 N 2536 / BO 2023 N 2536

même qu'au Conseil des Etats, à savoir que les trains de nuit doivent être servis en priorité, avec un maximum de 30 millions de francs par an. Le reste des moyens doit être affecté aux mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien. Le mécanisme de répartition pour les trains de nuit prévu dans le projet du Conseil fédéral est également maintenu. Le Conseil fédéral prévoit que, dans le domaine des trains de nuit, des lignes ciblées seront encouragées, tandis que, dans le domaine de l'aviation, des projets concrets seront soutenus, comme la promotion du "synfuel". La proposition de la commission a été adoptée par 15 voix contre 9.

Concernant la minorité Vincenz à l'article 37c alinéa 1bis, la majorité estime que les recettes issues des sanctions prévues à l'article 28 doivent être affectées aux mesures visées à l'alinéa 1 lettre a, c'est-à-dire dans les mesures d'adaptation au changement climatique. Ce n'est pas aux communes et aux cantons seuls d'assumer cela. La proposition défendue par la majorité de la commission est soutenue 19 voix contre 3. La minorité Vincenz, elle, veut s'en tenir à la version du Conseil des Etats, c'est-à-dire que cela va dans les caisses de l'Etat, sans destination précise.

J'en viens à la minorité Graber concernant l'article 40d alinéa 3. La commission a complété cette disposition selon laquelle la Finma et la BNS publient chacune régulièrement un rapport sur les résultats, en ajoutant que ce rapport doit aussi porter sur les mesures éventuelles qui ont été prises. Cela donne une perspective sur la manière dont la place financière peut s'engager elle-même à contribuer à réduire les émissions de CO2 sans autre obligation. C'est une manière d'intégrer la place financière sans ingérence. La minorité Graber estime qu'il s'agit d'une intervention opérationnelle dans les affaires de la Finma et de la BNS que de leur donner des directives quelconques. La modification proposée par la commission a été adoptée par 14 voix contre 8.

A l'article 41b, la majorité de la commission, mais aussi le Conseil fédéral et les minorités I (Jauslin) et II (Suter) souhaitent mettre à disposition des moyens financiers pour l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, mais leurs positions diffèrent sensiblement. Pour une durée limitée à 6 ans, la majorité de la commission prévoit la mise à disposition de 20 millions de francs par an au maximum. La minorité I (Jauslin) prévoit, comme le Conseil fédéral, un montant maximum de 30 millions de francs par an. Pour se faire une idée globale, cela correspond à 1,5 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales affectées au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, le Forta.

La minorité II (Suter) s'aligne aussi sur le montant proposé dans la version du Conseil fédéral et exclut la promotion de l'infrastructure de recharge sur la voie publique, où la Confédération serait en concurrence avec des investisseurs privés et où le besoin de rattrapage est moindre.

La proposition de la minorité Bäümle, à l'article 18 alinéa 2 de la loi sur les huiles minérales, concerne le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, notamment le remboursement de la surtaxe relative au transport de voyageurs par des entreprises de navigation concessionnaires de la Confédération. La majorité a estimé que ces entreprises, pour assurer leur propre viabilité, avaient besoin d'un délai supplémentaire pour décarboner leur flotte, un bateau étant amorti sur une période bien plus longue que des véhicules terrestres. C'est un délai supplémentaire donné. Cette précision ne doit pas se répercuter dans les prochaines lois sur le CO2. La minorité Bäümle s'y oppose, par 4 voix contre 21, plaidant pour des alternatives à l'électrification, notamment avec le principe du "Power-to-X".

Concernant la proposition de la minorité Jauslin, à l'article 4 alinéa 1bis de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP), la majorité de la commission a adopté une disposition prévoyant un taux de réduction de la RPLP variant selon la technologie pour les véhicules à propulsion électrique ou utilisant





des carburants renouvelables, pour favoriser les véhicules à propulsion électrique ou utilisant des carburants renouvelables, ce jusqu'en 2030 et pour 8 ans à partir de la première mise en circulation. La minorité Jauslin perd, par 8 voix contre 16. Elle proposait, comme le Conseil des Etats, de ne pas introduire de disposition particulière pour exonérer les camions électriques de la redevance sur le trafic des poids lourds.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: In Block 3 diskutieren wir zuerst über die Verwendung der Mittel, welche die verschiedenen Klimaschutzinstrumente generieren. Die Mehrheit der Kommission möchte in Artikel 37a Absatz 2 den internationalen Bahnverkehr, insbesondere die Nachtzüge, mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr aus Erlösen aus der Versteigerung der Emissionsrechte im Luftverkehr fördern. Die Minderheit Suter möchte den Ansatz auf die Hälfte der Erlöse anheben; das könnten insgesamt rund 70 Millionen Franken sein. Der restliche Anteil der Erlöse geht in die Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Die Kommission sprach sich mit 15 zu 9 Stimmen für die vorliegende Formulierung aus.

Bei Artikel 37c Absatz 1bis geht es um die Frage, wohin die Bussengelder aus der Kompensationspflicht fliessen. Die Mehrheit möchte sie gezielt für Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel einsetzen. Sie folgt damit der Logik, dass Einnahmen aus dem CO₂-Gesetz auch wieder im Klimabereich eingesetzt werden. Die Minderheit Vincenz – in der Kommission unterlag ein analoger Antrag mit 3 zu 19 Stimmen bei 1 Enthaltung – möchte diese Einnahmen weiterhin der allgemeinen Staatskasse zukommen lassen.

Bei Artikel 40d Absatz 3 will Ihre Kommission, dass die Nationalbank und die Finma nicht nur einen Bericht zur Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken abliefern, sondern darin auch gleich allfällige Massnahmen aufzeigen müssen. Die Minderheit – der von ihr aufgenommene Antrag unterlag mit 8 zu 14 Stimmen – möchte im Gesetz nicht erwähnen, dass in dieser Berichterstattung auch allfällige Massnahmen dargelegt werden sollen.

Bezüglich der Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge hatte der Bundesrat vorgeschlagen, 30 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer für die Installation von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und bei öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung zu stellen. Der Ständerat strich diesen Fördertatbestand. Die Kommissionsmehrheit versucht nun den Kompromiss und will nicht 30, sondern lediglich 20 Millionen Franken zur Verfügung stellen. Die Mehrheit ist überzeugt, dass damit die Hürden für den Umstieg auf die Elektromobilität in diesen Bereichen erheblich gesenkt werden können. Ich bitte Sie, die Anträge der Minderheiten I (Jauslin), II (Suter) und III (Graber), die entweder die bundesrätliche Variante, eine Version ohne die öffentlichen Parkplätze oder die Streichung gemäss Ständerat möchten, abzulehnen.

In Ziffer III Absatz 2 Buchstabe d geht es darum, wie lange der öffentliche Verkehr von der Mineralölsteuer befreit werden soll. Nach Meinung des Bundesrates und des Ständerates soll das bis Anfang 2026 der Fall sein. Die Kommission will diese Befreiung nun bis 2030 verlängern. Die Minderheit Bäumle – der entsprechende Antrag ist in der Kommission mit 11 zu 14 Stimmen unterlegen – möchte am Beschluss des Ständerates festhalten und somit den Umstieg in der ÖV-Branche beschleunigen. Die Mehrheit teilt zwar dieses Anliegen, ist aber der Meinung, dass ein frühzeitiges Ausrangieren von Dieselmotoren im ÖV preistreibend wirken würde und die ländlichen Regionen dadurch benachteiligt wären.

Gleiches gilt für die Rückerstattung des Mineralölsteuerzuschlags für die Schifffahrtsunternehmen, welche die Mehrheit gemäss dem Entwurf des Bundesrates und dem Beschluss des Ständerates ebenfalls gewähren will, während die Minderheit Bäumle darauf verzichten möchte.

Schliesslich hat sich die Kommission intensiv mit der Frage befasst, was mit der LSVA im Falle nicht fossiler Antriebe geschehen soll. Der Bundesrat hatte vorgesehen, Elektrolastwagen bis Ende 2030 von der LSVA zu befreien. Der Ständerat strich diese Bestimmung komplett. Die Kommission will nun präzisieren und differenzieren. Wir beantragen Ihnen, für elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betriebene Lastwagen eine je nach Technologie differenzierte LSVA einzuführen, und zwar bis Ende 2030. Die Minderheit Jauslin –

AB 2023 N 2537 / BO 2023 N 2537

der entsprechende Antrag unterlag in der Kommission mit 8 zu 16 Stimmen – möchte sich dem Ständerat anschliessen.

Die Kommission hat bei diesem Artikel natürlich sehr bewusst eine Sunset-Klausel für die Abgabereduktion eingebaut. Diese will der Einzelantrag Giezendanner streichen. Ordnungspolitisch wäre aber eine Endlossubvention nicht vertretbar.

Ganz zum Schluss möchte ich zuhanden der Materialien noch betonen, dass im Bundesbeschluss 3 bei der räumlichen Energieplanung selbstverständlich auch der Untergrund mitgemeint ist. Die Kommission denkt mitunter sogar dreidimensional.





Die Kommission empfiehlt Ihnen also die Annahme der Bundesbeschlüsse 1 bis 5. Zusammen mit der Annahme der Bundesbeschlüsse hat die Kommission Kenntnis genommen von den Petitionen 21.2055, 22.2006 und 23.2029, die zusammen mit diesem Gesetz beraten wurden und ergo mit Erledigung des Geschäfts abgeschrieben werden können.

Art. 37a

Antrag der Mehrheit

Titel

Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene und zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Abs. 1

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

- a. Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene, insbesondere für die Förderung von Nachtzügen; und
- b. Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

Abs. 2

Für Massnahmen nach Absatz 1 Buchstabe a werden längstens bis Ende 2030 höchstens 30 Millionen Franken pro Jahr eingesetzt. Verbleibende Erlöse können für Massnahmen nach Absatz 1 Buchstabe b eingesetzt werden.

Abs. 3

Nicht ausgeschöpfte Mittel dürfen jeweils in den Folgejahren verwendet werden.

Abs. 4

Mit den Beiträgen an die Massnahmen nach Absatz 1 Buchstabe a werden insbesondere Angebote gefördert, die in Bezug auf die Verminderung der Treibhausgasemissionen kosteneffizient sind. Die Gewährung der Fördermittel ist...

Abs. 5

Die Beiträge an die Massnahmen nach Absatz 1 Buchstabe b betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Ausnahmsweise können sie auf 70 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden. Massgebend für Ausnahmen sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen.

Abs. 6

Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen für die Gewährung der Fördermittel und deren Bemessung.

Antrag der Minderheit

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel)

Abs. 2

Für Massnahmen nach Absatz 1 Buchstabe a werden längstens bis Ende 2030 mindestens die Hälfte der Erlöse aus den Versteigerungen eingesetzt. Verbleibende Erlöse ...

Art. 37a

Proposition de la majorité

Titre

Mesures d'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes et de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation

Al. 1

Les recettes issues de la mise aux enchères des droits d'émission pour aéronefs sont utilisées pour mettre en place:

- a. des mesures visant à encourager le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, notamment les trains de nuit; et
- b. des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, notamment le développement et la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables.

Al. 2

Les moyens affectés aux mesures visées à l'alinéa 1 lettre a, s'élèvent à 30 millions de francs par an au plus et peuvent être alloués jusqu'à la fin 2030 au plus tard. Les recettes non affectées peuvent être allouées aux



mesures visées à l'alinéa 1 lettre b.

Al. 3

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

Al. 4

Les contributions aux mesures visées à l'alinéa 1 lettre a, doivent encourager en particulier les offres qui présentent un rapport coût-efficacité avantageux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'octroi des moyens d'encouragement est soumis ...

Al. 5

Les contributions aux mesures prévues à l'alinéa 1 lettre b, se montent au plus à 60 pour cent des coûts imputables. Exceptionnellement, elles peuvent s'élever à 70 pour cent de ces derniers. Des dérogations peuvent être accordées en fonction de l'intérêt particulier que ces mesures représentent pour la Confédération et du rapport coût-utilité.

Al. 6

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

Proposition de la minorité

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel)

Al. 2

Les moyens affectés aux mesures visées à l'alinéa 1 lettre a, s'élèvent à la moitié au moins des recettes issues des mises aux enchères et peuvent être alloués jusqu'à la fin 2030 au plus tard ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27954)

Für den Antrag der Mehrheit ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27955)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 37b

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 37c

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1bis

Die Erlöse aus Sanktionen nach Artikel 28e werden für Massnahmen gemäss Absatz 1 Buchstabe a eingesetzt.



Antrag der Minderheit

(Vincenz, Bourgeois, Jauslin)

Abs. 1bis

Streichen

Art. 37c

Proposition de la majorité

Al. 1, 2, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Les recettes issues des sanctions prévues à l'article 28e sont affectées aux mesures visées à l'alinéa 1 lettre a.

Proposition de la minorité

(Vincenz, Bourgeois, Jauslin)

Al. 1bis

Biffer

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27956)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 94 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27957)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 38

Antrag der Mehrheit

Titel

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

Text

Der Ertrag aus der CO2-Abgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt berechnet sich ...

Antrag der Minderheit

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

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 38

Proposition de la majorité

Titre

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

Texte

Le produit de la taxe sur le CO2 et de la taxe sur l'aviation générale se compose ...

Proposition de la minorité

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

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Über den Antrag der Minderheit Jauslin haben wir bei Kapitel 5a abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Minderheit
Adopté selon la proposition de la minorité*

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 3bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4bis

Es kann für die Ermittlung der Klimabelastung von Unternehmen und Produkten Grundlagen und Standards zur Verfügung stellen.

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 3bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4bis

Il peut mettre à disposition des bases et des standards servant à déterminer l'impact climatique des entreprises et des produits.

Angenommen – Adopté

Art. 40 Abs. 1 Bst. a; 40b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 40 al. 1 let. a; 40b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 40c Abs. 4

Antrag der Kommission

Bst. a

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Bst. dbis

dbis. dem Bundesamt für Landestopografie (swisstopo);

Art. 40c al. 4

Proposition de la commission

Let. a

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Let. dbis

dbis. Office fédéral de topographie (swisstopo);

Angenommen – Adopté

Art. 40d

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

... die Ergebnisse und über allfällige Massnahmen.





Antrag der Minderheit

(Graber, Buffat, Egger Mike, Gafner, Haab, Imark, Jauslin, Roduit)

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 40d

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

... sur les résultats et sur les mesures éventuelles.

Proposition de la minorité

(Graber, Buffat, Egger Mike, Gafner, Haab, Imark, Jauslin, Roduit)

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27958)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 76 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 41, 41a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

AB 2023 N 2539 / BO 2023 N 2539

Art. 41

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27959)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 41a

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27960)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 41b

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1

Der Bund fördert die Basisinstallation von Ladeinfrastrukturen ...

Abs. 2

... jährlich höchstens 20 Millionen Franken ...

Antrag der Minderheit I

(Jauslin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt)

Abs. 1

Gemäss Mehrheit, aber:

... in Mehrparteieengebäuden und in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen. (Rest streichen)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit III

(Graber, Bourgeois, Buffat, Egger Mike, Gafner, Haab, Imark, Roduit)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 41b

Proposition de la majorité

Titre, al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1

La Confédération encourage l'installation de base de bornes de recharge ...

Al. 2

... chaque année à disposition 20 millions de francs ...

Proposition de la minorité I

(Jauslin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Suter, Clivaz Christophe, Egger Kurt)

Al. 1

Selon majorité, mais:

... d'habitation et dans les entreprises comportant plusieurs postes de travail. (Biffer le reste)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité III

(Graber, Bourgeois, Buffat, Egger Mike, Gafner, Haab, Imark, Roduit)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats





Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27961)
Für den Antrag der Minderheit I ... 182 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 7 Stimmen
(5 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27962)
Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I ... 75 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27963)
Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III ... 95 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27964)
Für Annahme der Ausgabe ... 110 Stimmen
Dagegen ... 88 Stimmen
(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 44a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

c. ... Artikeln 20, 28d und 28h falsche ...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Abs. 1 Bst. c

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Abs. 1 Bst. c

c. ... Artikeln 20 und 28d falsche ...

Art. 44a

Proposition de la majorité

Al. 1

...

c. ... aux articles 20, 28d et 28h ou ne ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats





AB 2023 N 2540 / BO 2023 N 2540

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Al. 1 let. c

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rüeegger)

Al. 1 let. c

c. ... aux articles 20 et 28d ou ne ...

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Der Antrag der Minderheit Bäumle wurde zurückgezogen. Über den Antrag der Minderheit Imark haben wir bei Abschnitt 2 abgestimmt.

Abs. 1 Bst. c – Al. 1 let. c

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit Imark

Adopté selon la proposition de la minorité Imark

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 45 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 45 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 48c

Antrag der Kommission

Titel

... und Bescheinigungen (Rest streichen)

Abs. 1, 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 1bis

Emissionsrechte, die in den Jahren 2021–2024 für künftige und stark wachsende Betreiber von Luftfahrzeugen zurückbehalten wurden, werden gelöscht.

Art. 48c

Proposition de la commission

Titre

... et des attestations non utilisés (Biffer le reste)

Al. 1, 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Les droits d'émission gardés en réserve durant la période 2021 à 2024 pour les mettre à la disposition de futurs exploitants d'aéronefs ou d'exploitants d'aéronefs en forte croissance sont annulés.

Angenommen – Adopté





Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

...

d. ... am 1. Januar 2030.

Abs. 3

... das Inkrafttreten. Er kann das Gesetz rückwirkend in Kraft setzen.

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Flach, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Abs. 2 Bst. d

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. III

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

...

d. ... le 1er janvier 2030.

Al. 3

... en vigueur; il peut prévoir un effet rétroactif.

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Flach, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Al. 2 let. d

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27965)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

(6 Enthaltungen)

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 10

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Ch. 1 0

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

mit Ausnahme von:

Art. 18 Abs. 2

... den Naturwerkstein-Abbau, die Personenbeförderung durch vom Bund konzessionierte Schifffahrtsunternehmen oder die Berufsfischerei verwendet wird.

Antrag der Minderheit

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Art. 12e

Gemäss geltendem Recht

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Flach)

Art. 18 Abs. 2

Gemäss geltendem Recht

Ch. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

à l'exception de:

Art. 18 al. 2

... l'extraction de pierre de taille naturelle, le transport de voyageurs par des entreprises de navigation concessionnaires de la Confédération ou la pêche professionnelle.

AB 2023 N 2541 / BO 2023 N 2541

Proposition de la minorité

(Imark, Buffat, Egger Mike, Gafner, Graber, Haab, Rügger)

Art. 12e

Selon droit en vigueur

Proposition de la minorité

(Bäumle, Flach)

Art. 18 al. 2

Selon droit en vigueur

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

Art. 18 Abs. 2 – Art 18 al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27966)

Für den Antrag der Mehrheit ... 159 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

(25 Enthaltungen)





Ziff. 2

Antrag der Mehrheit

Art. 4 Abs. 1bis

Für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, gilt eine nach Technologie differenzierte LSVA-Reduktion. Diese gilt bis zum 31. Dezember 2030 für acht Jahre ab der Erstinverkehrsetzung.

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Art. 4 Abs. 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Giezendanner

Art. 4 Abs. 1bis

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

Schriftliche Begründung

Es ist richtig und wichtig, dass möglichst rasch sämtliche Nutzfahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben von einer LSVA-Rabattierung (nicht: Befreiung) profitieren sollen. Damit kann die Defossilisierung des Schwerverkehrs beschleunigt werden – zugunsten von Umwelt und Klima. Die Verbindung des richtigen Grundsatzes mit einer 8-Jahres-Frist ab Inverkehrsetzung eines Fahrzeugs, wie es die Mehrheit der UREK-N beantragt, ist jedoch nicht zielführend, dies aus folgenden Gründen:

1. Unterschiedliche Besteuerung: Eine 8-Jahres-Regelung ab Inverkehrsetzung führt dazu, dass für gleiche Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt unterschiedlich viel LSVA zu bezahlen wäre. Beispiel: Ein E-LKW, der 2029 in Verkehr gesetzt wird, würde bis 2037 von Rabatten profitieren. Dasselbe Fahrzeug (typengleich, identische Emissionswerte), 2031 in Verkehr gesetzt, wäre sofort voll besteuert – während ersterer LKW weniger bezahlt!
2. Wettbewerbsverzerrung: Grosse Transportunternehmen mit genügend Eigenkapital, Liquidität oder Kreditwürdigkeit könnten 2029/2030 noch Grossinvestitionen tätigen und würden dann acht Jahre lang LSVA-Rabatte erhalten. Kleine Betriebe, d. h. die ganz grosse Mehrheit der Branche, hätten diese Möglichkeit nicht – was den Wettbewerb zu ihrem Nachteil verfälscht, mit verheerenden Folgen für den KMU-geprägten Transportmarkt Schweiz. Zu befürchten sind Firmenschliessungen infolge einseitig wirksamer staatlicher Regulierung.
3. Präjudiz statt Gesamtkonzept: Das Bundesamt für Verkehr arbeitet seit Längerem an einer grundlegenden LSVA-Reform. Im Januar/Februar 2024 soll eine Vernehmlassung eröffnet werden, wie im Verlagerungsbericht angekündigt wird. Es ist daher falsch, jetzt schon ein Präjudiz für acht Jahre zu schaffen, ohne ein Gesamtkonzept zu haben.

Ch. 2

Proposition de la majorité

Art. 4 al. 1bis

Pour les véhicules à propulsion électrique ou utilisant des carburants renouvelables, le taux de réduction de la RPLP varie selon la technologie utilisée. Cela vaut jusqu'au 31 décembre 2030 pour huit ans à compter de la première mise en circulation.

Proposition de la minorité

(Jauslin, Klopfenstein Broggin, Masshardt, Molina, Munz, Schneider Schüttel, Suter)

Art. 4 al. 1bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Giezendanner

Art. 4 al. 1bis

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





Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27967)
Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen
Für den Antrag Giezendanner ... 89 Stimmen
(3 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27968)
Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Ziff. 3

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 4

Antrag der Mehrheit
Art. 3a Abs. 1 Bst. e
e. die Bekämpfung und Verringerung von schädlichen oder lästigen Umwelteinwirkungen im Luftverkehr.
Art. 103b
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)
Art. 3a Abs. 1 Bst. e
Streichen

Ch. 4

Proposition de la majorité
Art. 3a al. 1 let. e
e. sur la lutte et la réduction des effets nuisibles ou incommodants du transport aérien sur l'environnement.
Art. 103b
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bäumle, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Flach, Girod, Klopfenstein Broggini, Masshardt, Munz, Schneider Schüttel, Suter)
Art. 3a al. 1 let. e
Biffer

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

AB 2023 N 2542 / BO 2023 N 2542

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité





Art. 103b

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27969)

Für Annahme der Ausgabe ... 133 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 5, 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 5, 6

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/27970)

Für Annahme des Entwurfes ... 136 Stimmen

Dagegen ... 34 Stimmen

(26 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien 2025–2030

2. Arrêté fédéral sur l'encouragement des technologies de propulsion électrique pendant les années 2025–2030

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27971)

Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen

Dagegen ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)





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

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 22.061/27973)
Für Annahme des Entwurfes ... 147 Stimmen
Dagegen ... 43 Stimmen
(7 Enthaltungen)*

**3. Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025–2030
3. Arrêté fédéral sur l'encouragement des énergies renouvelables pendant les années 2025–2030**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates*

Titre et préambule

*Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats*

Angenommen – Adopté

Art. 1

*Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats*

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

*Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 22.061/27972)
Für Annahme der Ausgabe ... 132 Stimmen
Dagegen ... 67 Stimmen
(0 Enthaltungen)*

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

Art. 2

*Antrag der Kommission
Abs. 1*

...

a. Projekte zur Nutzung von Geothermie für die Wärmebereitstellung (Art. 34a Abs. 1 Bst. a und abis CO₂-Gesetz ...

...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

...

a. projets d'utilisation de la géothermie pour la production de chaleur (art. 34a, al. 1, let. a et abis de la loi ...

...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/27974)

Für Annahme des Entwurfes ... 157 Stimmen

Dagegen ... 35 Stimmen

(6 Enthaltungen)

AB 2023 N 2543 / BO 2023 N 2543

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

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27975)

Für Annahme der Ausgabe ... 134 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise





Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
(namentlich – nominatif; 22.061/27976)
Für Annahme des Entwurfes ... 154 Stimmen
Dagegen ... 39 Stimmen
(5 Enthaltungen)

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

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel

Antrag FK-N
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag UREK-N
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre

Proposition CdF-N
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition CEATE-N
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 22.061/27977)
Für den Antrag der UREK-N ... 125 Stimmen
Für den Antrag der FK-N ... 73 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Ingress

Antrag FK-N/UREK-N
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Préambule

Proposition CdF-N/CEATE-N
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag FK-N
Abs. 1
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 2
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag UREK-N

Abs. 1
... Jahren 2025–2030 (Art. 37a CO2-Gesetz vom 23. Dezember 2011) wird ...
Abs. 2
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Art. 1

Proposition CdF-N

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition CEATE-N

Al. 1

... années 2025 à 2030 (art. 37a de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂).

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27978)

Für den Antrag der UREK-N ... 124 Stimmen

Für den Antrag der FK-N ... 72 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27979)

Für Annahme der Ausgabe ... 126 Stimmen

Dagegen ... 72 Stimmen

(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 1a

Antrag FK-N

Streichen

Antrag UREK-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1a

Proposition CdF-N

Biffer

Proposition CEATE-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27980)

Für den Antrag der UREK-N ... 122 Stimmen

Für den Antrag der FK-N ... 74 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/27981)

Für Annahme der Ausgabe ... 126 Stimmen

Dagegen ... 72 Stimmen

(1 Enthaltung)



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

AB 2023 N 2544 / BO 2023 N 2544

Art. 2

Antrag FK-N/UREK-N

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition CdF-N/CEATE-N

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 22.061/27982)

Für Annahme des Entwurfes ... 129 Stimmen

Dagegen ... 68 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBl 2022 2651)

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2022 2651)

Angenommen – Adopté

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat zurück.

