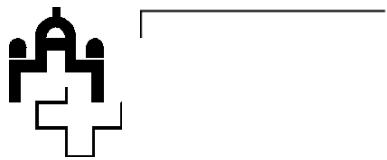


Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegli naziunal



22.402 n Pa. Iv. UREK-NR. CO2-Reduktion durch biogene und erneuerbare synthetische Treibstoffe

Bericht der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie vom 20. Februar 2024

Die Kommission hat am 20. Februar 2024 geprüft, ob die Arbeiten zur Umsetzung der von ihr am 17. Januar 2022 eingereichten Initiative fortgeführt werden sollten.

Die Initiative verlangt eine Gesetzesänderung, die sicherstellt, dass erneuerbare Treibstoffe gefördert werden.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 10 zu 10 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten, die Initiative abzuschreiben.

Im Namen der Kommission
Der Präsident:

Christian Imark

Inhalt des Berichtes

- 1 Text und Begründung
- 2 Stand der Vorprüfung
- 3 Erwägungen der Kommission



1 Text

Die Gesetzgebung ist so anzupassen, dass biogene und erneuerbare synthetische Treibstoffe weiterhin gefördert und bisherige ungerechtfertigte Benachteiligungen beseitigt werden. Dazu sind folgende Elemente in der Gesetzgebung zu prüfen und sinnvoll so zu kombinieren, damit eine Lösung mit optimalem Kosten-Nutzenverhältnis resultiert:

1. Neu soll die Beimischpflicht biogener und erneuerbare synthetische Treibstoffe zu einer schrittweisen Reduktion der fossilen CO₂-Emissionen führen - dies im Einklang mit den Zielen der Klimapolitik.
2. Weiter sollen befristete Steuererleichterungen bei der Mineralölsteuer für einen zusätzlichen Anreiz insbesondere bei der Förderung von biogenen und neuen erneuerbaren synthetischen Treibstoffen sorgen. Die Steuerausfälle sind dabei nicht zwingend voll zu kompensieren.
3. Zusätzlich soll eine Möglichkeit der Anrechenbarkeit der CO₂-Reduktion geschaffen werden, die bei Fahrzeugen durch den Einsatz von biogenen und erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt - dazu soll insbesondere der unbestrittene Artikel 18 des abgelehnten CO₂-Gesetzes in geeigneter Form wieder aufgenommen werden.
4. Die biogenen und erneuerbaren synthetischen Treibstoffe müssen die Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllen.

2 Stand der Vorprüfung

Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates hat die Initiative am 17. Januar 2022 ohne Gegenstimme eingereicht. Danach stimmte die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates am 31. März 2022 der Ausarbeitung eines Erlassentwurfes einstimmig zu.

3 Erwägungen der Kommission

Seit der Einreichung der Initiative und der Zustimmung durch die ständeräliche Kommission hat sich die Ausgangslage verändert: Im September 2022 überwies der Bundesrat den Entwurf und die Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Periode 2025 bis 2030 (22.061) an das Parlament. Es entspricht dem Willen der Kommission, die Differenzbereinigung zu dieser CO₂-Gesetzesrevision in der Frühjahrssession 2024 abzuschliessen und die Vorlage in die Schlussabstimmung zu bringen.

Die Kommission stellt fest, dass der Bundesrat die Anliegen der parlamentarischen Initiative weitgehend in die Vorlage zum CO₂-Gesetz integriert hat. Der Nationalrat nahm zusätzlich eine Bestimmung auf, die grösstenteils der Forderung in Punkt 3 der Initiative entspricht: Bei den Flottenzielen für Fahrzeugimporteure soll neu die CO₂-Reduktion, die mit erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erreicht wird, berücksichtigt werden können (Art. 11a). Die ständeräliche Kommission hat ihrem Rat am 11. Januar 2024 beantragt, sich hier dem Beschluss des Nationalrates anzuschliessen. Zudem kann damit gerechnet werden, dass die Schlussabstimmungsvorlage eine LSVA-Reduktion für Lastwagen, die mit erneuerbaren Treibstoffen betrieben werden, enthalten wird (Ziff. II, 2., Art. 4 Abs. 1^{bis}).

Ein Element der Initiative hat der Nationalrat allerdings aus der Vorlage 22.061 gestrichen. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Pflicht zur Überführung von erneuerbaren Treibstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr (Art. 28f bis 28i) wurde mit 142 zu 56 Stimmen abgelehnt. Zwei Argumente standen bei diesem Entscheid im Zentrum: zum einen die Erhöhung der Treibstoffpreise, die damit verbunden wäre, zum anderen die Präferenz für die Elektrifizierung des Strassenverkehrs. Die ständeräliche Kommission hat ihrem Rat am 11. Januar 2024 beantragt, sich der Streichung



anzuschliessen. Das Parlament wird die in Punkt 1 des Initiativtextes erwähnte Beimischpflicht also voraussichtlich auf den Flugverkehr begrenzen (Art. 28j bis 28n).

Die Kommission kommt zum Schluss, dass das Parlament die Frage der Förderung erneuerbarer Treibstoffe im Rahmen der Beratungen zum CO₂-Gesetz vertieft diskutiert und Massnahmen für die Jahre 2025 bis 2030 festgelegt hat. Zu allen Anliegen der Initiative hat sich das Parlament geäussert. Die Kommission sieht deshalb keinen Anlass, die Thematik unmittelbar nach der anstehenden Verabschiedung des CO₂-Gesetzes erneut zu diskutieren und Gesetzesänderungen anzustreben. Aus Sicht der Kommission hat sich der Handlungsbedarf erübrig. Entsprechend beantragt sie ihrem Rat, die Initiative abzuschreiben. Ein Teil der Kommission sprach sich dafür aus, mit der Abschreibung zuzuwarten, bis die Revision des CO₂-Gesetzes definitiv ist.