



22.061

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

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

Différences – Divergences

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)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 29.02.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.03.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.03.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.03.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.03.24 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.03.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.03.24 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.03.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.24 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

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

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Ich gebe das Wort dem Berichterstatter, Herrn Müller, für einige allgemeine Bemerkungen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir beraten die Differenzen bei der Vorlage zum CO2-Gesetz für die Zeit nach 2024. Ziel ist es, dass wir heute gemeinsam das Gesetz durchgehen und anschliessend wieder dem Nationalrat übergeben können. Das Ziel ist klar: Wir wollen, dass das Gesetz wie geplant per Januar 2025 in Kraft tritt und dass keine Regulierungslücke bestehen wird. Dies ist nur dann möglich, wenn wir in der laufenden Session mit der Vorlage in die Schlussabstimmung gehen können. Der Nationalrat hat die Vorlage in der ersten Lesung in der Gesamtabstimmung mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen angenommen. Er blieb ziemlich nahe am Beschluss des Ständerates, welcher die Vorlage im letzten September in diesem Saal beraten hatte.

Bevor wir in die Detailberatung einsteigen, erlaube ich mir drei Vorbemerkungen:

1. Der vorliegende Gesetzentwurf ist kein grosser Wurf, aber das ganze Gesetz ist mehr als die Summe seiner Teile.

2. In einigen Punkten bestehen Differenzen zwischen den Räten. Sie betreffen hauptsächlich den Verkehrsbereich, insbesondere die Zwischenziele bei den Neuwagen, die Ladestationen und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Ausserhalb des Verkehrsbereichs gibt es bei der Frage des Inlandziels eine Differenz. Ständerat und Bundesrat lehnen einen fixen Verteilschlüssel zwischen In- und Ausland ab. Der Nationalrat dagegen will mindestens 75 Prozent der CO2-Reduktion im Inland realisieren. Diese Differenz finden wir in Artikel 3 Absatz 2.

3. Sie sehen die Differenzen auf der Fahne. Ich halte mich so kurz als möglich, spreche aber so lange als nötig. Damit wir die Gesetzesberatung fachlich und technisch durchgehen können, werden wir, wie mit der Präsidentin und dem Sekretariat vereinbart, Artikel für Artikel behandeln.





Art. 1 Abs. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2024 S 60 / BO 2024 E 60

Art. 1 al. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Bst. h

Festhalten

Bst. j

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 2

Proposition de la commission

Let. h

Maintenir

Let. j

Adhérer à la décision du Conseil national

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Abs. 2

Festhalten

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3

Proposition de la majorité

Al. 2

Maintenir

Al. 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 3 geht es eben um diese Reduktionsziele. Mit der Ratifikation des Pariser Übereinkommens hat sich die Schweiz international dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren. Sie hat sich weiter zu einem Durchschnittsziel verpflichtet: Die Emissionen müssen in den Jahren 2021 bis 2030 im Durchschnitt um mindestens 35 Prozent unter dem Wert von 1990 liegen. Mit der Vorlage sollen diese beiden Ziele gesetzlich verankert werden. Das Durchschnittsziel soll





dafür sorgen, dass Emissionen kontinuierlich abgesenkt werden. Die Verminderungen sollen mehrheitlich in der Schweiz erzielt werden.

Zur Frage des Inlandanteiles der Reduktion in Absatz 2 gibt es eine Mehrheit und eine Minderheit. Die Mehrheit will keinen fixen Verteilschlüssel zwischen In- und Ausland. Gemäss Botschaft sieht der Bundesrat bezogen auf die Periode 1990–2030 einen Inlandanteil von mindestens 60 Prozent vor. Dafür braucht es aber Flexibilität. Der Nationalrat hingegen möchte im Gesetz ein Inlandziel von mindestens 75 Prozent. Der Antrag auf Festhalten setzte sich mit 8 zu 3 Stimmen durch.

Vara Céline (G, NE): Le taux de 75 pour cent de réduction de nos émissions sur notre territoire est une exigence du droit en vigueur. Si nous voulions atteindre les objectifs de réduction de CO₂ que nous nous sommes fixés dans le cadre des accords de Paris, nous devrions passer à 100 pour cent de réduction de nos émissions sur notre territoire. Alors que nous devrions entreprendre tout ce qui est en notre pouvoir afin de réduire effectivement nos émissions, la majorité de la commission nous propose aujourd'hui d'affaiblir la loi en vigueur en réduisant le pourcentage de réduction sur notre sol, et ce, alors que la loi sur le climat et l'innovation, plébiscitée par le peuple en juin dernier, spécifie clairement que les objectifs de réduction doivent être atteints grâce à des réductions d'émissions réalisées en Suisse.

Les compensations à l'étranger doivent être utilisées uniquement lorsqu'il est impossible de faire autrement. Pourquoi? Parce que la plupart des projets de compensation ne reposent pas sur des bases scientifiques solides. Malheureusement, une majorité de ces compensations sont associées à des opérations de "greenwashing" et/ou sont nocives pour la biodiversité et la sécurité alimentaire des pays concernés. Une étude parue dans le prestigieux journal scientifique "Science" l'a démontré l'année passée. Une autre étude commandée par l'Union européenne conclut qu'environ trois quarts des certificats vendus n'ont pas atteint l'objectif de réduction déclaré à l'origine. Cette hypothèse implique que la Suisse émet plusieurs millions de tonnes de CO₂ supplémentaires, contrairement à ce qu'elle veut bien avouer. Dans ces conditions, le jeu à somme nulle visé est un désastre pour la protection du climat. Pour les quelques projets qui seraient effectivement efficaces, il est important de rappeler que les gaz à effet de serre, une fois dans l'atmosphère, y ont une durée de séjour d'environ un siècle.

Cela signifie qu'il y a un décalage de 100 ans entre le moment de l'émission et celui du captage lié aux différents projets de compensation. Soyons honnêtes, compter sur ces compensations pour réduire nos émissions de CO₂ dans le cadre d'une politique climatique ambitieuse, cohérente et efficace est irresponsable.

Vous avez reçu un courriel de CEO for Climate, le réseau suisse des décideuses et décideurs économiques qui défendent d'une part une politique climatique libérale, ambitieuse, et d'autre part se soutiennent mutuellement pour atteindre des objectifs climatiques crédibles. Ce réseau réunit environ 500 décideuses et décideurs de toutes les branches. Il y a notamment V-Zug, Siemens Schweiz, Google, Alpiq, Hotelplan et Mammüt. On ne parle pas ici d'associations environnementales, on parle d'entreprises fortes, actives dans le tissu économique de la Suisse.

CEO for Climate invite le Conseil des Etats à soutenir la proposition de la minorité, principalement parce que le mandat donné par le peuple lors de la votation sur la loi sur le climat sera ainsi pris au sérieux – je reprends leurs termes – et qu'"une politique climatique crédible sera mise en oeuvre". CEO for Climate s'engage pour une économie climatocompatible. Pléthore d'études démontrent sans conteste qu'il n'y a pas d'avenir pour notre économie sans prise en compte des exigences environnementales, dont toutes nos ressources dépendent.

Je crois qu'il faut être honnête: si nous voulons limiter le réchauffement climatique en dessous de 2 degrés en moyenne mondiale, c'est avant 2030 que tous les pays doivent faire leur maximum pour atteindre une réduction globale de 50 pour cent des émissions mondiales. Dans un tel contexte, la Suisse peut et se doit d'être exemplaire. La Suisse est un des pays les plus riches du monde et nous avons les moyens de réduire nos émissions sur notre territoire.

Dans tous les cas, l'objectif de 75 pour cent prévu dans la loi sur le CO₂ en vigueur doit perdurer. Nous ne pouvons pas, pour les générations qui nous succèdent, nous montrer aussi lâches quant à nos ambitions climatiques. C'est leur avenir que nous décidons aujourd'hui. Affaiblir nos objectifs alors que nous sommes au point de non-retour et quand il faudrait, au contraire, oser prendre des mesures fortes de réduction de CO₂, c'est se moquer des générations futures, c'est dire à nos enfants: "Après moi le déluge, débrouillez-vous avec le monde que nous vous laisserons."

Chères et chers collègues, j'en appelle à un sursaut de conscience de votre part. Quel signal allons-nous donner à celles et ceux qui attendent de nous que nous nous montrions responsables et exemplaires? Nous ne devons pas affaiblir nos exigences et notre responsabilité en matière de réduction de nos émissions.





Je vous invite à suivre la position du Conseil national et à soutenir ma proposition de minorité.

AB 2024 S 61 / BO 2024 E 61

Stark Jakob (V, TG): Die CO₂-Reduktion ist eine weltweite Herausforderung, und sie ist überall gleich wertvoll. CO₂ kennt bekanntlich keine Grenzen. CO₂-Reduktionsziele sind für alle Betriebe in der Schweiz verbindlich, unabhängig davon, ob bei Nichteinhaltung die Kompensation im Inland oder im Ausland erbracht wird. Das heisst, bezüglich der Wirkung des CO₂-Gesetzes ist es grundsätzlich unerheblich, ob CO₂-Kompensationsprojekte im Inland oder im Ausland umgesetzt werden. Natürlich ist es vorteilhaft, wenn die Kompensationsprojekte in der Schweiz umgesetzt werden. Es führt zu technischen und volkswirtschaftlichen Entwicklungen usw. Aber bei einem begrenzten Potenzial an CO₂-Projekten im Inland kann eine Tendenz zu überhöhten Preisen und zu suboptimalen Projekten entstehen.

Mit CO₂-Projekten im Ausland können hingegen gute Kompensationsprojekte zu tieferen Kosten umgesetzt werden bzw. können zu gleichen Kosten höhere CO₂-Reduktionspotenziale erschlossen werden. Staatsverträge zwischen der Schweiz und den betreffenden Ländern schaffen die nötige Sicherheit. Der Technologietransfer in diese Länder ist sicherlich hochwillkommen und sorgt für Fortschritte und Wertschöpfung.

Meine Schlussfolgerung bei Artikel 3 Absatz 2 entspricht dem Entwurf des Bundesrates, wo es heisst, dass die Verminderung der Treibhausgasemissionen "in erster Linie" mit Massnahmen in der Schweiz zu erfolgen hat. Das ist richtig, und das reicht auch vollauf. Es gibt keinen Grund, die Flexibilität des Bundesrates weiter einzuschränken.

Ich empfehle Ihnen deshalb, den Antrag der Minderheit bzw. die Fassung des Bundesrates zu unterstützen.

Crevoisier Crelier Mathilde (S, JU): Ma collègue Vara l'a déjà très bien présenté, mais j'aimerais toutefois rappeler que l'objectif de compensation de 75 pour cent que l'on cherche à maintenir ici est celui qui correspond au droit actuel. Nous sommes en train de faire une loi sur le CO₂ qui amène notre pays à atteindre les objectifs en matière de décarbonation qu'il s'est fixés. Comment atteindre ces objectifs en ne maintenant même pas ce que le droit actuel prévoit et alors que l'on n'a pas encore réussi à en démontrer l'efficacité en matière de réduction de CO₂? Tout ce que vous demande la minorité, c'est simplement de maintenir ces 75 pour cent, tels qu'ils sont prévus. On le sait, développer des projets à l'étranger et effectuer les compensations à l'étranger permet, certes, de réaliser les objectifs à moindre coût. Toutefois, cela pose aussi des problèmes de contrôle de l'efficacité de ces projets. Comment va-t-on vérifier que tel ou tel projet, mis en oeuvre au Pérou ou dans un pays d'Afrique, par exemple, développe réellement l'efficacité prévue? Comment calcule-t-on exactement le gain en CO₂ qui a été réalisé?

C'est pourquoi je vous invite à soutenir la proposition de la minorité et à maintenir au moins le droit en vigueur concernant la compensation des émissions de CO₂.

Stark Jakob (V, TG): Bitte entschuldigen Sie, dass ich nochmals etwas sage. Offenbar ist der Schluss meines Votums, wie ich aus meinem Umfeld höre, unterschiedlich verstanden worden. Ich möchte betonen, dass ich den Entwurf des Bundesrates und damit die Mehrheit unterstütze. – Jetzt ist es klarer.

Graf Maya (G, BL): Diese Entscheidung hier ist doch zu wichtig, als dass ich nicht eine kurze Diskussion mit Ihnen führen müsste.

Sie wissen, die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 18. Juni 2023, vor nicht einmal drei viertel Jahren, mit 60 Prozent Ja-Stimmen dem Klima- und Innovationsgesetz zugestimmt. Der Nationalrat hat nun beschlossen, ein Inlandziel gemäss geltendem Recht einzufügen. Wir machen hier also nicht etwas Neues, Revolutionäres; wir möchten weiter das tun, was wir bis jetzt gemacht haben. Drei Viertel der Emissionsreduktionen sollen im Inland erbracht werden. Mit diesem wichtigen Ziel wird nicht nur der Auftrag der Bevölkerung aus dieser Klimaschutzabstimmung ernst genommen; es ist eine glaubwürdige Klimapolitik, und wir können sie hier in der Schweiz gewinnbringend umsetzen – darum geht es mir.

Ich möchte auch auf Kollege Stark reagieren, der hier etwas das Hohelied von wirkungsvollen und sinnvollen Projekten zu Emissionsreduktionen im Ausland gesungen hat. McKinsey hat 2022 aufgezeigt, dass über 90 Prozent der Schweizer Emissionen zu tiefen Kosten reduziert werden können – Schweizer Emissionen! – und dass 40 Prozent für unsere Volkswirtschaft gar gewinnbringend sind. Es wäre deshalb sinnvoll, die Dekarbonisierung im Inland endlich voranzubringen. Das ist gerade auch in der heutigen Krisensituation wichtig, in der wir uns in Bezug auf die Energieversorgung in Europa befinden: Wir sind von ausländischem Öl und Gas weniger abhängig, wenn wir die Dekarbonisierung hier in der Schweiz vorantreiben.

Mein Kanton, der Kanton Basel-Landschaft, ein bürgerlicher Kanton, wohlgerne, hält in seiner Stellung-





nahme im Rahmen der Vernehmlassung fest, dass eine starke Fokussierung auf Massnahmen im Inland zu begrüssen wäre. Sie führen zu einem geringen Abfluss der Wertschöpfung in andere Länder und sollten daher bevorzugt umgesetzt werden. Emissionsminderungen im Inland, zum Beispiel emissionsarme Mobilität, energieeffiziente Gebäude, erzeugen zusätzliche Synergien wie Innovation, tiefere Emissionen, weniger Gesundheitskosten – wir hatten es eben davon, auch in dieser Session werden wir noch darüber sprechen – sowie mehr Arbeitsplätze im Cleantech-Bereich. Wir profitieren also voll und ganz in allen Bereichen, in allen Politbereichen, in allen Gesellschafts- und in allen Wirtschaftsbereichen, wenn wir die Aufgaben hier in unserem Land selbst übernehmen.

Noch ein ganz kurzes Wort, Sie selbst haben darüber lesen können: Die mangelnde Qualität von "Verschmutzungszertifikaten" ist seit mehr als zehn Jahren bekannt. Es wurde ja in den letzten Monaten auch mit Beispielen aufgezeigt, dass das eben nicht funktioniert und dass ein Greenwashing schädlich ist. Es ist nicht nur für unsere Gelder schädlich, die für solchen Emissionshandel ins Ausland fließen, sondern auch vor Ort, für die betroffenen Länder.

Ich denke, es gibt viele und eigentlich nur gute Argumente dafür, zu sagen, dass die CO₂-Kompensationen wenn immer möglich bei uns in der Schweiz zu erfolgen haben. Hier haben wir nun die Möglichkeit, dem Nationalrat zu folgen, das heute geltende Recht beizubehalten und die Verminderung der Treibhausgasemissionen zu mindestens 75 Prozent mit Massnahmen in der Schweiz voranzutreiben.

Vielen Dank, wenn Sie der Minderheit folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie namens des Bundesrates, hier bei der Mehrheit zu bleiben und kein solches Ziel festzulegen, und das ganz einfach, weil die Mehrheit auch die ganze Gesetzesvorlage nicht auf die Erreichung eines solchen Ziels ausgerichtet hat. Unter dem Gesichtspunkt der Konsistenz macht das Ziel hier also einfach keinen Sinn. Wir rechnen damit, dass Sie das Gesetz – Sie sind jetzt in der Differenzbereinigung – mit dieser Debatte abschliessen und es am Ende der Session in die Schlussabstimmung bringen können. Von daher hätten wir hier einfach eine Inkonsistenz. Wir gehen davon aus, dass mit den heutigen Massnahmen etwa zwei Drittel des CO₂-Ausstosses reduziert werden können, eventuell knapp, je nachdem, wie die Schlussbereinigung ausfällt. Mit dem Ziel hätten wir hier einfach eine fehlende Übereinstimmung, was nicht ganz ehrlich wäre.

Ich verstehe absolut, dass man möglichst viel im Inland machen will. Aber ökonomisch macht es schon Sinn, dass man zuerst die sogenannten tiefhängenden Früchte erntet, auch im Ausland, dort, wo es sie noch gibt bzw. wo es sie im Inland nicht mehr gibt. Es macht Sinn, dass man dort CO₂ reduziert, wo das noch relativ günstig ist, und so Kompensationen macht. Ich rechne damit, dass wir das CO₂, das wir in der Schweiz wegen fehlender direkter Zielsetzung nicht kompensieren, irgendwann – in zehn, zwanzig Jahren oder in den nächsten Perioden – gemäss KIG kompensieren müssen. Dann sollten die Preise aufgrund des technologischen Fortschritts hier auch sinken.

Von daher kann es ökonomisch Sinn machen, momentan im Ausland etwas mehr zu tun. Wir haben mittlerweile mit elf Ländern auch entsprechende Verträge, die noch mit Projekten gefüllt werden müssen. Natürlich wird zum Teil auch

AB 2024 S 62 / BO 2024 E 62

bestritten, dass das Sinn macht. Dort, wo diese Kompensationen sichergestellt werden, wo diese CO₂-Reduktionsprojekte stattfinden, macht es aus Sicht der CO₂-Bilanz aber natürlich gleichermassen Sinn – unter Umständen einfach für weniger Geld.

Das ist eigentlich das Modell, das wir hier klären müssen. Wir sind uns aber natürlich bewusst, dass mit dem auch im Gesetz eingefügten Kompensationsartikel der Bund dann gefordert ist, die nicht erreichten Ziele mit Kompensationen auszugleichen. Das hat auch mit Kostenfolgen zu tun. Im Jahr 2028 müssen wir dann damit kommen. Es wird eine auch nicht ganz einfache Debatte geben, wenn es darum gehen wird, diese Kompensationen und auch die dafür nötigen Finanzen zu kriegen. Aber das haben wir im Gesetz in Artikel 4 Absatz 5 so festgelegt.

Heute bitte ich Sie, der Konsistenz halber der Mehrheit zu folgen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6351)

Für den Antrag der Mehrheit ... 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)





Art. 4 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

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

Antrag der Minderheit

(Crevoisier Crelier, Stocker, Vara)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4 al. 2

Proposition de la majorité

... notamment dans les domaines de l'environnement, du sous-sol, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture, de la sylviculture et de l'exploitation forestière ...

Proposition de la minorité

(Crevoisier Crelier, Stocker, Vara)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei diesem Artikel geht es nun um die Definition der Massnahmen zur Erreichung der Reduktionsziele. Es ist klar, dass auch Massnahmen in anderen Erlassen einen Beitrag dazu leisten müssen. Die UREK-S hat darüber sehr ausführlich debattiert. Der Bundesrat hat der Kommission unmissverständlich mitgeteilt, dass die vorhandenen Aufzählungen nicht abschliessend sind. In der Erstberatung haben wir alle diese Punkte bereits sehr ausführlich diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass wir nicht etwas in einer Auflistung ergänzen wollen, nur weil es sich gut anhört, wenn es letztlich das intendierte Ziel verfehlt.

Der Nationalrat und die Minderheit Crevoisier Crelier möchten auch die Finanzwirtschaft explizit nennen. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte darauf verzichten. Es ist unbestritten, dass die Finanzwirtschaft einen wichtigen Hebel im Klimaschutz hat. Sie kann und soll ihren Beitrag leisten. So steht es auch in Artikel 12 des Klima- und Innovationsgesetzes. Sie sehen, es geht hier um eine eher technische und formelle Frage. Der Antrag der Mehrheit hat sich mit 8 zu 3 Stimmen durchgesetzt.

Crevoisier Crelier Mathilde (S, JU): De quoi s'agit-il dans cet article 4? Il s'agit de définir par quels moyens et par le biais de quelles mesures seront atteints les objectifs. L'alinéa 1 dispose que c'est la loi sur le CO2, logiquement, qui doit en priorité être responsable des mesures qui seront prises. Dans l'alinéa 2 – et c'est l'objet de la discussion actuellement –, il est précisé que les mesures prévues dans d'autres lois afin de compenser les émissions de CO2 peuvent également être prises en compte, voire (même) doivent l'être dans ce calcul des émissions.

Que demande le Conseil national? Que le secteur financier soit ajouté à l'énumération de l'alinéa 2. Cela sort-il de nulle part? Le Conseil national l'a-t-il soudain sorti de son chapeau? Absolument pas. La mention du secteur financier figure déjà dans la loi sur le climat et l'innovation votée par le peuple l'an dernier. Que dit la loi sur le climat et l'innovation? Il y est défini, à son article 9, des objectifs visant à rendre les flux financiers compatibles avec les objectifs climatiques. Je me permets de vous lire rapidement cet article: "La Confédération veille à ce que la place financière suisse apporte une contribution effective à un développement à faible émission capable de résister aux changements climatiques. Il s'agit notamment de prendre des mesures de réduction de l'effet climatique des flux financiers nationaux et internationaux. Le Conseil fédéral peut conclure, avec les secteurs financiers, des conventions visant à rendre les flux financiers compatibles avec les objectifs climatiques."

Je crois donc que, dans l'article 4 alinéa 2 de la loi sur le CO2, il ne s'agit pas d'ajouter simplement le secteur financier, parce que cela "fait bien", mais qu'il s'agit bien d'un rappel qui est fait de la loi sur le climat et l'innovation, qui prévoit déjà que des mesures soient possibles dans ce domaine. Il ne s'agit pas de savoir si, oui ou non, on est d'accord avec le fait que le secteur financier génère des émissions importantes de CO2. C'est déjà inscrit dans la loi sur le climat et l'innovation. C'est plus une question de cohérence législative. C'est un rappel qui est fait par rapport à la loi sur le climat et l'innovation, qui prévoit déjà ces objectifs.

Au demeurant, finalement, on a plutôt intérêt à prendre en compte et à mentionner cette loi, puisque toutes les mesures de réduction à suivre en vertu d'autres lois existantes pourront être comptabilisées dans les objectifs. Donc, encore une fois, il ne s'agit pas de savoir si l'on veut ajouter un nouveau secteur ou non; il s'agit d'assurer une cohérence entre les lois que nous avons adoptées. A cet égard, le fait de mentionner le secteur financier contribue à cette cohérence.



C'est pourquoi je vous invite à suivre la minorité et le Conseil national.

Stark Jakob (V, TG): Artikel 4 definiert Massnahmen, um die Reduktionsziele gemäss Artikel 3 zu erreichen. In Absatz 1 von Artikel 4 wird festgelegt, dass die Ziele in erster Linie durch Massnahmen gemäss CO₂-Gesetz zu erreichen sind. In Absatz 2, von dem wir jetzt sprechen, heisst es, es seien auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen zu ergreifen. Das betrifft also Bereiche, in denen CO₂ erzeugt oder gebunden wird; gemäss der ständerätlichen Fassung sind dies namentlich "Umwelt, Energie-, Abfall-, Land-, Wald- und Holzwirtschaft". Der Nationalrat ist der Meinung, dass auch die Finanzwirtschaft hier hineingehört, und hat sie zwischen der Wald- und der Holzwirtschaft hinzugefügt.

Ich frage Sie: Wird in der Finanzwelt CO₂ produziert und gebunden? Ich würde sagen, nein oder höchstens minim und unbeabsichtigt. Die Berücksichtigung der Finanzwirtschaft ist in dieser Aufzählung sachfremd. Angepeilt wird hier mit diesem Beschluss des Nationalrates die indirekte Wirkung über Finanzierungen. Doch das ist nicht nötig und auch nicht systemkonform, weil der Finanzmarkt auf die Rahmenbedingungen der Branchen automatisch reagiert. Ein Beispiel: Wenn die EU beschliesst, dass Autos ab 2035 überhaupt keine CO₂-Emissionen mehr ausstossen dürfen, wird die Finanzierung der Herstellung von Benzin- und Dieselaautos automatisch sehr teuer bis unmöglich, die Finanzierung wird automatisch infrage gestellt. Es braucht also keine zusätzlichen Direktiven für die Finanzwirtschaft, das läuft automatisch.

CO₂-Vorschriften für die CO₂-produzierenden Branchen zu machen, ist der richtige Weg. Aber es ist falsch, und ich denke, es ist auch unfair, diesen Branchen über zusätzliche Vorschriften in den Finanzmärkten einfach die Luft zum Atmen zu entziehen. Wichtig ist die Transparenz in der Wirtschaft betreffend Klimaverträglichkeit, damit die Finanzbranche entsprechend reagieren kann. Gemäss Empfehlung des Bundesrates vom November 2021 funktioniert das gut, und die Finanzbranche ist entsprechend sensibilisiert. Eine weitere Regulierung des Finanzsektors ist deshalb weder nötig noch

AB 2024 S 63 / BO 2024 E 63

zielführend. Je teurer das CO₂ wird, desto teurer werden automatisch die Kredite für die CO₂-intensiven Branchen.

Deshalb meine Schlussfolgerung: Eine weitere Regulierung der Finanzwirtschaft als Massnahme zur Erreichung des CO₂-Reduktionsziels ist systematisch falsch, ordnungspolitisch noch falscher und CO₂-politisch eben auch unnötig.

Deshalb empfehle ich Ihnen, dem Antrag der Mehrheit zu folgen.

Michel Matthias (RL, ZG): Ich kann mich der Mehrheit anschliessen und möchte doch noch etwas bemerken, damit man das allfällige Nein, wenn die Finanzwirtschaft hier also nicht erwähnt wird, nicht falsch versteht.

Erstens verstehe ich mein Nein nicht so, dass die Finanzwirtschaft nicht ihren Beitrag zu leisten hätte. Sie selber erklären – Sie lesen das in den meisten Dokumenten der entsprechenden Verbände von Banken, Versicherungen, Asset Managers –, sie wollten sich diesen Zielen, den CO₂-Zielen gemäss Pariser Abkommen, unterstellen. Sie sagen: Wir verpflichten uns selber.

Zweitens gibt es das Klimaschutzgesetz mit Artikel 9 Absatz 1. Dort steht schon, und das bleibt, was auch immer wir heute bestimmen: "Der Bund sorgt dafür, dass der Schweizer Finanzplatz einen effektiven Beitrag zur emissionsarmen und gegenüber dem Klimawandel widerstandsfähigen Entwicklung leistet." Und dann steht, der Bundesrat könne mit der Finanzwirtschaft Vereinbarungen abschliessen. Das gilt ohnehin. Man kann jetzt sagen: Es schadet nichts, wenn man das hier nochmals erwähnt. Aber ich verstehe Kollege Stark insofern, als die Finanzwirtschaft nicht den gleichen direkten Impact hat; sie hat einen indirekten Impact auf die CO₂-Wirkungen. Das ist auch etwas, oder? Insofern kann ich mir vorstellen, dass wir das hier nicht erwähnen. Es ist aber nur eine namentliche Aufzählung. Das heisst also nicht, dass Artikel 9 des Klimaschutzgesetzes, wie ich ihn erwähnt habe, nicht erfüllt wird.

Drittens gibt es auch noch Wege, um die Selbstverpflichtung der Finanzwirtschaft zu stärken. Im Nationalrat steht nächste Woche eine Motion zur Debatte. Da geht es darum, die Finanzmittelflüsse gemäss Pariser Übereinkommen zu stärken. In der Motion Andrey 23.3881 geht es darum, dass der Bund die Finanzwirtschaft insofern in die Pflicht nimmt, als sie sich selber reguliert. Wir kennen das von früher, vom Geldwäschereigesetz her: Es gibt die Verpflichtung, dass die Branche sich Ziele setzt – wenn nicht, kommt irgendwann der Bund. Eine solche Verstärkung von Selbstverpflichtungen kann ich mir also vorstellen.

All dies sage ich einfach, damit ein Nein des Rates oder mindestens mein Nein nicht so verstanden wird, dass die Finanzwirtschaft hier nicht in der Pflicht ist, mindestens was die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen – ich habe Artikel 9 des Klimaschutzgesetzes erwähnt – anbelangt.





Rösti Albert, Bundesrat: Ich kann es kurz machen und mich eigentlich den Ausführungen von Ständerat Michel anschliessen. Wenn die Finanzwirtschaft hier nicht erwähnt wird, heisst das nicht, dass sie nicht ihren Beitrag gemäss Klimaschutzgesetz leisten muss.

In Artikel 4 Absatz 2 geht es vor allem um Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen, die ebenfalls zur Verminderung der Treibhausgasemissionen beitragen sollen. Diese Liste ist deklaratorisch und nicht als abschliessend zu verstehen. Der Nationalrat und die Minderheit Crevoisier Crelier wollen hier jetzt auch die Finanzwirtschaft explizit nennen. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte darauf verzichten. Die Finanzwirtschaft zu nennen hat keinen zusätzlichen Einfluss auf die Finanzwirtschaft. Auch wenn sie weggelassen wird, muss sie die Ziele gemäss anderen Artikeln sowieso erreichen. Die Aussage ist somit nur deklaratorischer Natur. Von daher ist meine Haltung hierzu neutral.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6352)

Für den Antrag der Mehrheit ... 30 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 7

Antrag der Kommission

Festhalten

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 7a; 9 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 7a; 9 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

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

a. für Personenwagen, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 93,6 g CO₂/km;

abis. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die in den Jahren 2025–2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 153,9 g CO₂/km;

b. für Personenwagen, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 49,5 g CO₂/km;

c. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden: höchstens 90,6 g CO₂/km;

d. Streichen

e. Streichen

f. Streichen

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 2 Bst. a

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Festhalten



Antrag der Minderheit

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Abs. 1, 1bis, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1

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

a. pour les voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois durant la période 2025 à 2029: 93,6 g de CO₂/km;

abis. pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois durant la période 2025 à 2029: 153,9 g de CO₂/km;

b. pour les voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois à partir de 2030: 49,5 g de CO₂/km;

c. pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois à partir de 2030: 90,6 g de CO₂/km;

d. Biffer

e. Biffer

f. Biffer

Al. 1bis

Biffer

Al. 2 let. a

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Maintenir

AB 2024 S 64 / BO 2024 E 64

Proposition de la minorité

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Al. 1, 1bis, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Wir befinden uns in der Differenzbereinigung. Es ist üblich, dass man sich in der Differenzbereinigung nur zu jenen Artikeln äussert, bei denen noch Differenzen bestehen. Für diejenigen, die neu im Rat sind: Wir haben dieses Thema bereits im September besprochen. Sie sind gut beraten, in der Differenzbereinigung die bisherigen Beratungen des Ständerates beizuziehen. Ich werde mich diesbezüglich kurzhalten und nicht mehr alles repetieren, was wir bereits im September durchgekaut haben.

Nun aber zu Artikel 10, zur Thematik Verkehr: Ich habe in der ersten Runde bereits ausführlich zu diesem wichtigen Kapitel gesprochen. Worum geht es genau? In Artikel 10 geht es um die Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge. Die Flottenziele sollen im Einklang mit der EU weiterentwickelt werden. Die sogenannten Ausgangswerte in der EU sind nun bekannt. Die Zielwerte für neue Personenwagen in Artikel 10 Absatz 1 und für leichte Nutzfahrzeuge in Artikel 10 Absatz 1bis wurden deshalb im Nationalrat im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates konkretisiert.

Gleichzeitig ist der Nationalrat aber noch weiter gegangen. Er hat für die Jahre 2025 bis 2029 jährlich sinkende Zielwerte beschlossen, um eine lineare Absenkung zwischen 2025 und 2030 sicherzustellen. In der Kommission wurde klar deklariert, dass diese Regelung strenger ist als die entsprechende Vorgabe in der EU. Die Mehrheit hat sich wie der Bundesrat dagegen ausgesprochen, jährliche Zwischenziele auf Gesetzesstufe festzuschreiben. Die Kommission beantragt für die Jahre 2025 bis 2029 einen gleichbleibenden Zielwert, nämlich 93,6 Gramm CO₂ pro Kilometer für neue Personenwagen und 153,9 Gramm CO₂ pro Kilometer für neue leichte Nutzfahrzeuge.

Die Minderheit Vara will dem Nationalrat folgen. Die Mehrheit möchte keine zusätzlichen Verschärfungen. Die Mehrheit kam mit 9 zu 3 Stimmen zustande.





Vara Céline (G, NE): Selon l'Office fédéral de la statistique, le trafic routier en Suisse est responsable de 38 pour cent des émissions de CO₂. C'est de loin le premier secteur responsable du réchauffement climatique pour notre pays. Il doit faire l'objet de tous nos efforts afin que ces émissions soient atténuées.

En ce sens, les exigences que nous posons aujourd'hui dans la loi sur le CO₂ seront déterminantes afin de réduire nos émissions dans ce domaine. La loi sur le climat et l'innovation, qui a été acceptée par le peuple en juin 2023, exige, pour le trafic routier, une réduction de 57 pour cent des émissions de CO₂ d'ici à 2040 par rapport à 1990. Il est donc essentiel de disposer dès aujourd'hui de mesures efficaces afin de pouvoir inverser la tendance en matière de transport.

Je dois vous rappeler que toutes les mesures supplémentaires concernant le prix de l'essence ont été biffées du projet initial. Il ne nous reste donc plus, pour agir, que ce levier des émissions de CO₂ des voitures neuves. Sachant qu'en moyenne, une voiture de tourisme circule douze ans sur les routes suisses, les voitures neuves qui seront vendues à la fin des années 2020, détermineront, par le biais du marché de l'occasion, les émissions de CO₂ du trafic routier jusque dans les années 2040. C'est dire combien il est décisif, aujourd'hui, et pas dans cinq ans, que nous ayons le courage de prendre des mesures à la hauteur de nos objectifs.

Alors que nous discutons des grammes de CO₂ admissibles, sept pays européens n'autoriseront bientôt plus du tout les véhicules thermiques. Parmi eux figurent la Norvège, dès l'année prochaine, ainsi que la Slovénie et l'Autriche – oui, l'Autriche –, dès 2030. Il faut le dire: la proposition retenue par le Conseil national n'est pas ambitieuse, mais elle a au moins le mérite de fixer des objectifs clairs et de donner une trajectoire de réduction importante et constante.

La proposition de la majorité de la commission du Conseil des Etats est, quant à elle, évidemment, largement – largement – insuffisante. En acceptant que les émissions moyennes de CO₂ pour les voitures de tourisme soient de 93,6 grammes jusqu'en 2029, on prend le risque qu'en 2030, nous n'atteignons pas l'objectif de 49,5 grammes, et surtout, qu'il y ait encore une grande majorité de véhicules en circulation émettant beaucoup de CO₂.

Avec une trajectoire claire de réduction annuelle, comme le propose le Conseil national, nous nous assurons d'avoir chaque année les voitures les plus efficaces énergétiquement parlant sur le marché suisse. Nous nous assurons que les conducteurs et conductrices suisses feront des économies avec des véhicules consommant moins d'essence. Le TCS rappelle, dans une prise de position récente, que le coût d'électricité des véhicules électriques est d'environ 70 pour cent inférieur aux coûts de carburant des voitures à moteur à essence ou au diesel conventionnel. C'est donc une action favorable aux consommateurs et consommatrices. Ces garanties – ce ne sont pas des options – sont nécessaires au regard du défi climatique.

Au cours des trente dernières années, les gains d'efficacité obtenus avec les voitures neuves ont été presque entièrement annulés par les kilomètres supplémentaires parcourus et par une augmentation de la puissance moyenne des moteurs, du volume, du poids et du nombre de véhicules mis en circulation. Les conducteurs et les conductrices suisses sont les plus gros – parmi les plus gros – consommateurs de grosses voitures très puissantes au monde. Aucun autre pays d'Europe centrale et occidentale ne possède une flotte de voitures neuves émettant en moyenne autant de CO₂ qu'en Suisse. Par conséquent, les émissions du secteur des transports, contrairement aux autres secteurs, ont continué à augmenter ces vingt dernières années, malgré une meilleure efficacité des moteurs thermiques, comme je l'ai déjà mentionné.

Nous voulons atteindre les valeurs cibles qui sont dans la loi. C'est là même notre objectif. Partant, nous devons réduire les émissions de CO₂ issues du trafic. Dans ce cas, il faut suivre la trajectoire de réduction proposée par le Conseil national.

Je vous invite à suivre la position du Conseil national et à soutenir ma proposition de minorité.

Rösti Albert, Bundesrat: In Artikel 10 geht es um die Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge. Die Flottenziele sollen in Einklang mit der EU weiterentwickelt werden. Mittlerweile sind die Ausgangswerte der EU bekannt, die Zielwerte für Personenwagen in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a und für leichte Nutzfahrzeuge in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe abis wurden deshalb vom Nationalrat im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates konkretisiert. Gleichzeitig ist der Nationalrat aber weiter gegangen: Er hat für die Jahre 2025 bis 2029 jährlich sinkende Zielwerte beschlossen, um eine lineare Absenkung zwischen 2025 und 2030 sicherzustellen. Das ist strenger als die Vorgaben der EU und entspricht sozusagen einem Swiss Finish.

Ihre Kommission hat den Entwurf des Bundesrates unterstützt, der für 2025 bis 2029 einen gleichbleibenden Zielwert vorsieht, nämlich 93,6 Gramm CO₂ pro Kilometer für Personenwagen und 153,9 Gramm CO₂ pro Kilometer für leichte Nutzfahrzeuge. Die Minderheit Vara will dem Nationalrat folgen.

Ich bitte Sie, keine Sonderlösung für die Schweiz zu machen und beim Verkehr, wie wir das überall festgehalten haben, den Werten der EU bzw. der Mehrheit zu folgen und von einer zusätzlichen schweizerischen





Verschärfung abzusehen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6353)

Für den Antrag der Mehrheit ... 32 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2024 S 65 / BO 2024 E 65

Abs. 7

Streichen

Art. 11

Proposition de la commission

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 7

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 11a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Wicki

In Artikel 11a wird der Begriff "synthetische Treibstoffe" durch "erneuerbare Treibstoffe" ersetzt.

Art. 11a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Wicki

A l'article 11a, le terme "carburants synthétiques" est remplacé par "carburants renouvelables".

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Der Bundesrat hält am geltenden Recht fest.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir die Vorbemerkung, dass der Antrag so in der Kommission nicht vorgelegen hat. Man hat dieses Thema nicht ausführlich besprochen. Es lag aber damals in der nationalrätlichen Kommission ein Antrag vor, welcher das Thema aufgenommen hatte, allerdings nicht durchkam.

Wir haben bei uns in der Kommission bestimmt, diesen Artikel nicht ausführlicher zu besprechen, weil wir der Auffassung waren, dass wir keine zusätzlichen Subventionen geben würden und dass man hier die Zielwerte nicht aushebeln sollte. Dies ist bei uns somit nicht weiter im Detail diskutiert worden.

Wicki Hans (RL, NW): Der Kommissionssprecher hat es bereits gesagt: Die UREK-N hat Artikel 11a um die Absätze 1 und 2 ergänzt. Nun ist in den letzten Tagen die Branche auf mich zugekommen mit der Bitte, dass eine falsche Begriffsverwendung korrigiert wird. Der Begriff "synthetisch" weist auf das Herstellungsverfahren hin und eben nicht auf die Umweltrelevanz. Anscheinend ist diese Begrifflichkeit auch vom BAFU und vom BFE konsequent verwendet worden.

Ich beantrage Ihnen, den Begriff "synthetische Treibstoffe" durch "erneuerbare Treibstoffe" zu ersetzen.





Fässler Daniel (M-E, AI): Ich empfehle Ihnen, den Einzelantrag Wicki zu Artikel 11a gutzuheissen. In der Tat haben wir uns in der Kommission, wie es der Berichterstatter gesagt hat, wahrscheinlich zu wenig mit der Frage der Begrifflichkeit dieser vom Nationalrat eingefügten Bestimmung befasst. Die Begrifflichkeit ist deshalb zu überprüfen, weil in Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes, auf den in Absatz 2 verwiesen wird, von "biogenen Treib- und Brennstoffen" die Rede ist. Biogene Treibstoffe sind abfallbasierte Treibstoffe, wie beispielsweise Biogas oder Biodiesel. In diesem Sinne ist der Begriff "erneuerbare synthetische Treibstoffe" wahrscheinlich nicht der abschliessend richtige. Ich bin mir auch nicht sicher, ob allein der Begriff "erneuerbar" letztlich der richtige ist. Vielleicht müsste man von "erneuerbaren und synthetischen Treibstoffen" reden. Ich denke deshalb, dass es gut ist, wenn wir hier eine Differenz schaffen, damit der Nationalrat dies noch einmal prüfen kann.

Stocker Simon (S, SH): Wir haben das in der Kommission nicht besprochen, darum finde ich es jetzt auch relativ schwierig, hier eine Auslegeordnung der Begrifflichkeiten zu machen. Es wurde bereits gesagt: Unter anderem verbirgt sich dahinter das Thema Biotreibstoffe. Da muss ich also schon sagen: Wenn wir das jetzt da hineinrechnen – ich habe mich da kurz schlaugemacht –, wenn wir diese Version übernehmen, dann reduzieren wir das Flottenziel von heute 800 000 Tonnen CO₂ pro Jahr auf nur noch 100 000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Niemand in Europa – ich habe mich auch hier kurz schlaugemacht – rechnet Biotreibstoffe bei den Neuwagenflotten dazu. Auch die Schweiz hat das notabene seit der Einführung dieser Flottenziele 2012 nie gemacht.

Ich würde hier also wirklich beliebt machen, das jetzt nicht hier im Saal aufgrund einer Branchenintervention auf den Kopf zu stellen, sondern bei der Version zu bleiben, die wir in der Kommission beschlossen haben. Wenn der Nationalrat diesem Thema noch vertieft nachgehen will, dann soll er das machen. Wir sollten jetzt aber nicht das Ganze wegen einer einseitigen Intervention der Autoindustrie auf den Kopf stellen. Kollege Müller hat im Eintretensvotum bereits gesagt, es sei jetzt schon kein grosser Wurf. Wenn wir dann noch das Flottenziel von 800 000 auf 100 000 Tonnen reduzieren, dann weiss ich nicht, was am Schluss überhaupt noch an Anreizen übrig bleibt, gerade hier bei der Elektroautoindustrie.

Darum: Bleiben Sie bitte bei der Version der Kommission. Dann kann das der Nationalrat nochmals vertieft anschauen, wenn er denn möchte.

Wicki Hans (RL, NW): Ich glaube, hier muss man den Neumitgliedern etwas das Verfahren erklären. Wenn Sie jetzt hier keine Differenz beschliessen, dann ist der Artikel weg, dann können Sie dann diskutieren, wie Sie wollen. Ob es das betrifft, was Sie gesagt haben, kann ich nicht beurteilen. Ich sage einfach: Die Branche ist auf mich zugekommen und hat gesagt, dass "synthetisch" der falsche Begriff ist und dass der Ausdruck "erneuerbare Treibstoffe" zu verwenden sei.

Ich bitte Sie, hier eine Differenz zu schaffen, damit die UREK-N darüber debattieren und das Ganze anschauen kann. Es geht lediglich um das Verfahren.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Dann gebe ich Ihnen, Herr Bundesrat, das Wort. Ich bitte Sie, zum Änderungsantrag Wicki Stellung zu nehmen, wonach der Begriff "synthetische Treibstoffe" durch "erneuerbare Treibstoffe" zu ersetzen sei. Vielleicht können Sie uns hier etwas zu den Begrifflichkeiten sagen. Sonst ist es natürlich richtig, wenn wir dem Nationalrat folgen und diese Differenz bereinigen können.

Der Bundesrat beantragt Streichung; dazu bitte ich Sie selbstverständlich auch Stellung zu nehmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Nationalrat hat sich in seinem Beschluss bewusst für "synthetische Treibstoffe" entschieden, also für künstlich hergestellte Treibstoffe, die innovativ sind. Demgegenüber sind nachhaltige Treibstoffe biogene Treibstoffe, beispielsweise Biogas; das ist der Unterschied. Mit der Ergänzung "erneuerbare Treibstoffe" gibt es einfach eine gewisse Verwässerung; das kann politisch gewollt sein.

Wir sind der Auffassung, dass es, nachdem jetzt die Beimischpflicht rausgestrichen wurde, nicht noch zusätzlich eine Erleichterung geben sollte, zumal die nachhaltigen oder eben biogenen Treibstoffe für andere Dekarbonisierungstechnologien wie die Elektrifizierung zur Verfügung stehen sollten und hier zumindest bei der Anrechnung auf die Verwendung dieser Mittel verzichtet werden sollte. Das heisst also, ich bitte Sie, der Version des Nationalrates zu folgen und hier die Differenz zu bereinigen.

Wir haben ja dann eine weitere Phase, 2030 bis 2040, die relativ bald kommt. Dann können wir solche Diskussionen in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit dieser Treibstoffe führen. Wenn Sie "synthetische Treibstoffe" belassen, gibt es natürlich auch einen gewissen Anreiz, diese Technologie anzuhetzen, weil auch für den Flugtreibstoff in Zukunft relativ viel davon gebraucht wird.





Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wollen Sie sich noch dazu äussern, warum der Bundesrat die Streichung von Artikel 11a beantragt?

AB 2024 S 66 / BO 2024 E 66

Rösti Albert, Bundesrat: Nein, ich will nicht, dass der Beschluss des Nationalrates gestrichen wird, ich will nur den Änderungsantrag Wicki nicht aufnehmen und beim Begriff "synthetische Treibstoffe" bleiben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6354)

Für den Antrag Wicki ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 13 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 13 Abs. 1bis

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Crevoisier Crelier, Fässler Daniel, Stocker, Vara, Würth)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 13 al. 1bis

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Crevoisier Crelier, Fässler Daniel, Stocker, Vara, Würth)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Mehrheit Ihrer Kommission beantragt Ihnen, dass Unterschreitungen der jährlichen Zielvorgabe auf das Folgejahr übertragen werden können; das betrifft Artikel 13 Absatz 1bis. Die Minderheit Crevoisier Crelier lehnt dies ab und will beim Entwurf des Bundesrates bleiben, da der Vollzug komplizierter würde. Der Antrag der Mehrheit setzte sich mit 7 zu 5 Stimmen durch.

Die Mehrheit argumentiert, dass es hier darum gehe, wie sich Autoimporteure gegen Ende des Jahres verhalten. Wenn sie ihre Zielvorgabe gegen Ende des Jahres unterschreiten, führt die heutige Situation dazu, dass sie geradezu motiviert werden, noch einige Fahrzeuge zu importieren und zu bewerben, die einen hohen CO₂-Ausstoss haben. Die heutige Regelung sei, so die Mehrheit, kontraproduktiv.

Crevoisier Crelier Mathilde (S, JU): La loi sur le CO₂, telle qu'on la débat actuellement, fait déjà une fleur, voire même deux, aux entreprises d'importation et de construction: premièrement, la possibilité de se regrouper au sein de groupements d'émission et donc de lisser les émissions et de se les répartir entre entreprises importatrices ou de construction; secondement, la possibilité de prendre en compte les carburants synthétiques renouvelables – ou quelle que soit la formulation qui sortira après la divergence que nous venons de créer – dans le calcul des émissions de CO₂ de leur parc de véhicules neufs. Cela signifie que l'on a déjà fait deux pas importants en direction de ces entreprises.

Si nous acceptons donc encore une fois de leur permettre de reporter "ad eternam" les réductions qu'elles n'ont pas effectuées, nous allons véritablement trop loin. Nous réduisons également les millions de tonnes de CO₂ que nous cherchons à économiser en vertu des objectifs de décarbonation que nous nous sommes fixés. La version initiale de la loi sur le CO₂ aurait permis, selon les calculs, d'avoir un effet de 3,3 millions de tonnes de CO₂. Selon les calculs, nous n'en sommes plus qu'à 1,7 million de tonnes. Avec le projet de loi que nous sommes en train de mettre sous toit, nous avons donc déjà diminué de moitié les objectifs qui auraient pu être atteints avec la version initiale.

Je vous demande donc de ne pas continuer dans cette direction, mais d'en rester à une loi, qui, à défaut d'être ambitieuse, permettra du moins de faire avancer la question. Je vous rappelle que, ce matin, nous avons déjà supprimé l'objectif de 75 pour cent de compensation à l'intérieur du pays. Nous avons donc déjà affaibli cette loi en regard du droit en vigueur. C'est pourquoi je me permets encore d'ajouter qu'il y a une question





d'applicabilité. Dans la pratique, ce sera assez difficile de calculer ces reports. Cela se traduira évidemment par un surcroît administratif et, de fait, une augmentation des coûts.

C'est pourquoi je vous invite à suivre la minorité et à ne pas permettre aux entreprises d'importation de pouvoir reporter leur "bonus CO2" sur les années suivantes.

Rösti Albert, Bundesrat: Hier bitte ich Sie namens des Bundesrates für einmal, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Der Bundesrat hat ein solches System der Überschreitung der jährlichen Zielvorgaben und Übertragungen auf das Folgejahr stets abgelehnt. Die Importeure können bereits heute verschiedene Flexibilitäten nutzen, und das bisherige Abrechnungssystem entspricht jenem der EU. Zudem wird der Vollzug komplizierter, wenn Sie hier der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Ich empfehle, hier der Minderheit Crevoisier Crelier zu folgen. Damit würden Sie hier auch zum Entwurf des Bundesrates zurückkehren, und die Differenz zum Nationalrat wäre bereinigt.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6355)

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 18 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 15 Abs. 3

Antrag der Kommission

...

e. Streichen

Art. 15 al. 3

Proposition de la commission

...

e. Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 16 Abs. 2bis, 3; 19 Abs. 3bis, 4, 5bis; 19a Abs. 3bis; 20 Abs. 2; 2. Abschnitt Titel; Art. 28f-28i; 3. Abschnitt Titel; Art. 28j-28n; 31 Abs. 5; 33a Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 16 al. 2bis, 3; 19 al. 3bis, 4, 5bis; 19a al. 3bis; 20 al. 2; section 2 titre; art. 28f-28i; section 3 titre; art. 28j-28n, 31 al. 5; 33a al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 34 Abs. 3

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 34 al. 3

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 34a Abs. 1 Bst. e

Antrag der Kommission

Streichen





Art. 34a al. 1 let. e

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 35 Abs. 1, 5; 37a; 37b; 37c Abs. 1bis; 39 Abs. 4bis; 40c Abs. 4 Bst. dbis; 40d Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2024 S 67 / BO 2024 E 67

Art. 35 al. 1, 5; 37a; 37b; 37c al. 1bis; 39 al. 4bis; 40c al. 4 let. dbis; 40d al. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 41b

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Vara, Crevoisier Crelier, Müller Damian)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 41b

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Vara, Crevoisier Crelier, Müller Damian)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Nun geht es um die Förderung der Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. In der Kommission wurde nochmals vielseitig und intensiv darüber diskutiert. Bei Personewagen und Lieferwagen leistet die Elektromobilität einen sehr bedeutenden Beitrag zur Dekarbonisierung des Sektors. Die Dynamik ist stark, und die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen steigt. Hemmnisse könnte es aber beim Laden zuhause geben, für Mieterinnen und Mieter sowie beim Stockwerkeigentum. Mehrparteiengebäude benötigen schon zu Beginn eine kostenintensive Basisinfrastruktur, auch wenn erst ein paar wenige Mieter oder Eigentümer Fahrzeuge in der Einstellhalle parkieren wollen.

Knapp zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung wohnen in Mietliegenschaften, rund 12 Prozent sind Stockwerkeigentümer. Deshalb erachten der Bundesrat und der Nationalrat sowie die Minderheit Vara die Förderung als sinnvoll. Der Nationalrat hat die Fördermittel im Sinne eines Kompromisses von 30 auf 20 Millionen Franken pro Jahr gekürzt und das Augenmerk auf Basisinstallationen gelegt.

Die Kommissionsmehrheit sieht keinen Bedarf für eine Förderung durch den Bund, da der Entscheid für ein Elektroauto ein individueller sei. Dieser soll nicht mit öffentlichen Geldern finanziert werden. Aus Sicht der Mehrheit wäre es eine Zweckentfremdung, wenn NAF-Gelder für Ladestationen verwendet würden. Zudem würden viele Investitionen in Ladeinfrastrukturen wahrscheinlich auch ohne Förderung getätigt werden. Das von der Minderheit Vara aufgenommene Anliegen wurde in der Kommission mit 7 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Vara Céline (G, NE): Le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques est l'un des principaux piliers du transfert modal, qui doit permettre la transition énergétique du secteur des transports. Nous n'y arriverons pas sans un coup de pouce en faveur des utilisateurs et utilisatrices dépendant, d'un point de vue professionnel ou personnel, des infrastructures à disposition afin de recharger ces véhicules. Plusieurs



études ont montré qu'environ un tiers des acheteuses et acheteurs renoncent à acheter un véhicule électrique alors qu'ils voulaient le faire, faute de possibilités accessibles de recharge. Ce sont principalement les locataires, mais aussi les propriétaires par étage, dans les immeubles d'habitation, qui souffrent de l'absence d'infrastructures.

Afin de pouvoir mettre, à large échelle, ces bornes à disposition dans le cadre d'un partage entre plusieurs détenteurs et détentrices de véhicules, un soutien financier est un réel avantage. Pour les PME, c'est également un précieux soutien. Pour les entreprises qui fournissent des soins à domicile, par exemple, ou qui effectuent des livraisons et doivent régulièrement parquer les véhicules d'entreprise, avoir des bornes électriques à disposition à proximité est une nécessité. C'est d'ailleurs la position de l'Union des villes suisses qui vous est parvenue il y a quelques jours, de même que celle de Gastrosuisse, d'Hôtellerie Suisse, du TCS et de la Fédération suisse du tourisme.

Nous devons penser à toutes ces personnes qui pourront recharger leurs véhicules sur leur lieu de travail au lieu des stations de recharge rapide. La recharge sur le lieu de travail permet de diminuer efficacement les besoins de stockage en énergie, dans la mesure où un surplus de production solaire est disponible à ces heures de la journée. Nous avons donc sur la table une proposition qui fera avancer en même temps la transition écologique du secteur des transports et qui promeut une organisation de la consommation énergétique s'accordant parfaitement avec la stratégie actuelle. Le Conseil fédéral avait initialement prévu 30 millions de francs. Le Conseil national propose un compromis à 20 millions. Nous avons une opportunité de régler une divergence qui profitera directement aux conducteurs et conductrices concernés, à l'environnement et à notre politique énergétique.

Je vous invite à suivre le Conseil national et à suivre la minorité.

Fässler Daniel (M-E, AI): Ich empfehle Ihnen, der Mehrheit zu folgen und damit am früheren Beschluss festzuhalten. Sie entscheiden bei dieser Differenz nicht, ob die Elektromobilität die Mobilitätsform der Zukunft ist. Sie entscheiden auch nicht, ob die Elektromobilität gefördert werden soll. Sie entscheiden nur darüber, ob sich der Bund für die Förderung der Basisinstallation von Ladeinfrastrukturen mitverantwortlich machen und dafür in den nächsten sechs Jahren jährlich bis zu 20 Millionen Franken bereitstellen soll.

Das ist weder nötig, noch ist es sinnvoll. Damit würden in erster Linie Mitnahmeeffekte generiert. Eine einfache, unidirektionale Ladestation ist nämlich bereits ab einem Preis von 1000 Franken erhältlich. Es ist daher wenig überraschend, dass solche Ladeinfrastrukturen auch ohne Fördergelder installiert werden. Nur für bidirektionale Ladestationen für Elektrofahrzeuge, deren Batterie auch als Stromspeicher eingesetzt werden kann, ist mit deutlich höheren Kosten zu rechnen. Diese haben sich aber noch nicht wirklich durchgesetzt, da sich die meisten Elektrofahrzeuge nicht dazu eignen bzw. nicht entsprechend ausgerüstet sind. Sollte sich dies einmal ändern, dann sollten die Anreize greifen, die wir mit dem Mantelerlass im Stromversorgungsgesetz geschaffen haben. Das ist die eine Seite.

Vor allem aber gibt es in zahlreichen Kantonen, Gemeinden und Städten bereits namhafte finanzielle Zuschüsse, zum Teil in Kombination mit Förderinstrumenten der Stromversorger, zum Beispiel für die Erschliessung einer Tiefgarage mit den notwendigen Stromleitungen, vor allem aber auch für netzwerkfähige Ladestationen mit intelligentem Lastmanagement. Ich nenne zwei Beispiele: Der Kanton Zürich kennt für die Jahre 2023 bis 2026 ein Förderprogramm Ladeinfrastruktur in der Höhe von 50 Millionen Franken. Dieses dient dazu, die Kosten der Grundinstallationen, insbesondere in Mietobjekten und in Stockwerkeigentumsliegenschaften, zu senken und damit den Ausbau von Ladelösungen voranzubringen. Die Fördersumme beträgt 500 Franken pro Parkplatz. In der Stadt Zürich geht die Unterstützung dank zusätzlichen kommunalen Förderprogrammen noch weiter. Wird eine Tiefgarage mit einer Ladeinfrastruktur inklusive Lastmanagement ausgestattet, wird ein Förderbeitrag von bis zu 60 Prozent der Anlagekosten gewährt.

Ähnlich sieht es im Kanton Waadt aus. Bei bestehenden Gebäuden beträgt die Subvention 500 bis 2000 Franken pro Ladepunkt, maximal jedoch 50 Prozent der Gesamtkosten. Ladestationen auf halböffentlichen Parkplätzen wie z. B. bei Ladengeschäften, Restaurants, Hotels oder Freizeitanlagen werden mit 500 bis 3000 Franken pro Ladepunkt unterstützt.

Ich persönlich bin überzeugt davon, dass der Elektromobilität zumindest im privaten Bereich die Zukunft gehört. Das zeigt allein schon die Entwicklung bei den neu in Verkehr gesetzten Personenwagen. Im letzten Jahr hatte jeder fünfte verkaufte Neuwagen einen rein elektrischen Antrieb. Dieser Trend wird sich noch verstärken. Die Branche schätzt, dass es bis 2035 schweizweit rund 2 Millionen Ladepunkte geben muss, damit alle ihre Elektrofahrzeuge zuhause anschliessen können.





Das führt mich zu einer abschliessenden, einfachen Rechnung: Würde der Bund diese Installationen für elf Jahre, also bis 2035, je mit 20 Millionen Franken pro Jahr unterstützen, stünden dafür total 220 Millionen Franken zur Verfügung. Das sind pro Ladestation gerade einmal 110 Franken. Die Elektromobilität wird so nicht gefördert, wir unterstützen damit aber Mitnahmeeffekte. Auch diese einfache Rechnung zeigt, dass der Beschluss des Nationalrates weder nötig noch sinnvoll ist. Ich bitte Sie daher, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, dem Beschluss des Nationalrates zu folgen. Ich mache es kurz: Ich konnte das letzte Mal relativ ausführlich darlegen, weshalb Ihnen der Bundesrat 30 Millionen Franken für diese Förderung vorschlug. Bei Mehrparteiengebäuden mit Stockwerkeigentum befürchteten wir, dass die Installation von Ladeinfrastrukturen zu langsam gehen könnte. Über einen Anreiz zur Förderung der Elektromobilität könnte die Installation schneller voranschreiten. Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit Vara zu folgen. Der Nationalrat war um einen Kompromiss bemüht. Sie können damit die Differenz bereinigen und dem Anreiz, der ja ein bescheidener Anreiz sein wird, wie richtigerweise gesagt wurde, hier noch zum Durchbruch verhelfen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6356)

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 44a Abs. 1 Bst. c; 48c Titel, Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 44a al. 1 let. c; 48c titre, al. 1bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Abs. 2 Bst. d

Festhalten

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. III

Proposition de la commission

Al. 2 let. d

Maintenir

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

**Änderung anderer Erlasse
Modification d'autres actes**

Ziff. 1 Art. 18

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis

Ab dem 1. Januar 2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr die Rückerstattung der Steuer.





Abs. 1bis a

Ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Steuer für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ab dem 1. Januar 2030 nur insoweit möglich, als die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen nicht möglich ist.

Abs. 2

Streichen

Antrag der Minderheit

(Müller Damian, Burkart, Rieder)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 1 art. 18

Proposition de la majorité

Al. 1bis

A partir du 1er janvier 2026, le remboursement de l'impôt est supprimé pour les véhicules utilisés par les entreprises de transport de trafic local concessionnaires de la Confédération.

Al. 1bis a

En dehors du trafic local, l'impôt ne peut être remboursé à partir du 1er janvier 2030 aux entreprises de transport concessionnaires de la Confédération que si lesdites entreprises démontrent qu'il n'est pas possible, pour des raisons liées à la topographie, de remplacer le matériel roulant utilisé pour les lignes concernées par des bus équipés d'un autre système de propulsion recourant à des sources d'énergie renouvelables et neutres du point de vue du CO₂.

Al. 2

Biffer

Proposition de la minorité

(Müller Damian, Burkart, Rieder)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU): Wir sind bei der Steuerrückerstattung, Artikel 18 Absatz 1bis. Der Bundesrat schlägt vor, die Mineralölsteuer-Rückerstattung für konzessionierte Transportunternehmen generell per 1. Januar 2026 aufzuheben. Damit wollte der Bundesrat eine parallele Förderung von Dieselnissen über die Rückerstattung und von Elektrobussen über die Investitionsbeiträge verhindern. Dennoch hat der Nationalrat entschieden, die Rückerstattung generell erst per 1. Januar 2030 aufzuheben. Das ist in Ziffer III Absatz 2 Buchstabe d geregelt. Unsere Kommission hat lange darüber gesprochen und schlägt einen Kompromiss vor. Ich erläutere ihn, da es sich um ein neues Element in der Vorlage handelt: Die Mineralölsteuer-Rückerstattung soll per 1. Januar 2026 nur für Ortsbuslinien aufgehoben werden. Auf den übrigen Bus- und Schiffslinien soll die Befreiung gemäss UREK-S bis Ende 2029 bleiben respektive bis die neue Revision in Kraft tritt. Ab 2030 sollen die Buslinien ausserhalb des Ortsverkehrs in technologisch begründeten Fällen die Mineralölsteuer-Rückerstattung erhalten. Dies gibt Planungssicherheit, auch wenn Experten der Meinung sind, dass der Vollzug aufwendig sei.

Rösti Albert, Bundesrat: Wir stellen fest, dass die Kommission des Ständerates hier einen Kompromissvorschlag zur ursprünglichen Lösung des Bundesrates macht. Ich will ihn nicht weiter ausführen, das wurde vom Kommissionssprecher gemacht. Der Bundesrat kann sich der Lösung Ihrer Kommission anschliessen.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir waren etwas zu schnell. Herr Rieder möchte eine Erklärung zu Ziffer III abgeben.

Rieder Beat (M-E, VS): Als Präsident der UREK-S gebe ich eine Erklärung zuhanden der Materialien ab: Der Bundesrat wird mit Ziffer III Absatz 3 ermächtigt, das Gesetz rückwirkend in Kraft zu setzen. Nun ist es so, dass dieses Gesetz auch Strafbestimmungen aufweist. Im Strafrechtsbereich gilt aber das absolute Rückwirkungsverbot. Daher wird der Bundesrat gebeten, bei der Inkraftsetzung des Gesetzes die strafrechtlichen Bestimmungen nicht rückwirkend in Kraft zu setzen, sondern es bei den übrigen Bestimmungen bleiben zu lassen. Ich bitte Sie, dies vorzumerken, damit hier





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Vierte Sitzung • 29.02.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Quatrième séance • 29.02.24 • 08h15 • 22.061



AB 2024 S 69 / BO 2024 E 69

kein rechtliches Missgeschick auf dem Verordnungsweg passiert.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich nehme das so zur Kenntnis und danke für den Hinweis.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir kommen zurück zu Artikel 18 Absatz 2.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir zwei Vorbemerkungen. Erstens hat der Nationalrat mit 159 zu 13 Stimmen bei 25 Enthaltungen beschlossen, für Schiffe eine Mineralölsteuer-Rückerstattung einzuführen. Zweitens ist dieser Artikel nun extrem wichtig für sämtliche Kolleginnen und Kollegen, welche in ihrem Kanton ein Gewässer haben, auf welchem das Schifffahren noch erlaubt ist.

In Artikel 18 Absatz 2 geht es lediglich um den Erhalt der heutigen Praxis in der Schifffahrt. Es wird also kein neues Privileg geschaffen. Die Mehrheit und der Bundesrat streben an, Subventionen für fossile Technologien möglichst abzubauen. Das ist aus Sicht der Minderheit löblich. Da ich die Minderheit selber anführe, erlaube ich mir, deren Antrag gleich darzulegen; ich gehe davon aus, dass sich der Bundesrat und die Mehrheit selber verteidigen werden.

Was die Minderheit effektiv will, ist einerseits, dass die heutige Praxis weitergeführt wird, und andererseits, dass den Unternehmen, welche Investitionen tätigen, Planungssicherheit gegeben wird. Die Umrüstung geht gemäss Experten nicht so schnell, wie das auf der Strasse der Fall ist.

Wer von Ihnen schon einmal per Schiff auf dem Vierwaldstättersee die Strecke von Flüelen nach Luzern und zurück oder auf dem Genfersee die Strecke von Genf nach Montreux zurückgelegt hat, ist sich bewusst, dass bei einer solch langen Strecke eine Umrüstung nicht so schnell möglich ist, weil die entsprechenden Investitionen genau getätigt werden müssen, sodass sie schlussendlich wieder abgeschrieben werden können. Die knappe Mehrheit – ihr Antrag hat sich mit 4 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung durchgesetzt – will hier dem Bundesrat folgen. Ich bitte Sie aber eindringlich, der Minderheit zuzustimmen, um diesen Unternehmen die nötige Flexibilität zu geben, sprich, die heutige Gesetzeslage weiterzuführen und diesen Unternehmen, die schon mit grossen Investitionen umstellen möchten, das aber nicht so schnell tun können, Planungssicherheit zu geben.

Ich danke Ihnen, wenn Sie hier ausnahmsweise nicht mit dem Bundesrat stimmen.

Hurni Baptiste (S, NE): J'attendais que vous disiez "membres du conseil", mais si vous me cédez quand même la parole, je vous en remercie.

Cela a été dit: pour certains cantons qui ont des lacs, cet article est important. En tant que représentant du canton qui, comme vous le savez toutes et tous, a le plus grand lac entièrement suisse, je me sens légitimé à dire quelques mots.

De façon un peu plus sérieuse, cette taxe, ou l'introduction d'une nouvelle taxe, ou la non-exonération d'une taxe a évidemment un but et un but qui est toujours incitatif. L'idée qui se cache derrière la suppression de l'exonération est que si nous vous soumettons à la taxe, c'est parce que vous pouvez changer vos moyens de transport, et donc que vous pouvez produire moins de CO2. Le problème des bateaux qui naviguent sur nos lacs, des bateaux concessionnaires, qui sont donc des transports publics, c'est que l'état de la technique actuelle ne permet pas une autre solution. C'est-à-dire que, si l'on soumet ces bateaux à la taxe, ils n'auront pas d'autre solution que de la payer. On ne peut pas renouveler la flotte, l'état de la technique ne permettant pas de changement et il n'y aurait donc aucune incitation. Les compagnies de navigation devraient simplement la payer. On peut ajouter à cela que, même si l'état de la technique le permettait, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, changer une flotte prend beaucoup de temps et il n'est pas possible de le faire en quatre ou en six ans.

La conséquence, si nous ne suivons pas la minorité, sera donc simplement – parce qu'il n'y a pas d'autre solution – une augmentation très sensible du prix des billets de bateaux, mais, je le souligne, aucune diminution des émissions de CO2, puisque ce n'est pas possible. Or, je ne suis pas sûr que le but de cette loi soit d'augmenter le prix des transports publics.

Evidemment, cette minorité ne doit pas être un blanc-seing. Le jour où l'état de la technique permettra aux bateaux – je le répète – de consommer moins de CO2, il faudra évidemment supprimer cette exonération. Mais, aujourd'hui, cela n'est pas le cas. Je tiens encore à dire que les compagnies de navigation, de façon générale, essaient de faire des efforts. Des tests sont faits sur les différents lacs. On a testé des bateaux entièrement solaires et l'on a essayé de réduire la vitesse des bateaux afin de consommer moins de carburants. Mais, je le répète, à ce stade, il n'y a aucune solution. Je pense donc que ce n'est pas utile d'augmenter le prix d'un





transport public s'il n'y a aucune conséquence sur l'environnement.
Je vous invite à suivre la minorité.

Chassot Isabelle (M-E, FR): Je voudrais juste me permettre de corriger et de compléter les propos de notre collègue Hurni: il s'est approprié un lac qui, en fait, appartient à plusieurs cantons. Le lac de Neuchâtel appartient également au canton de Fribourg et au canton de Vaud – pour autant que l'on puisse parler de propriété sur un lac. Il n'en reste pas moins que, pour le reste, je me rallie à ses propos et vous invite à soutenir la proposition de la minorité.

Broulis Pascal (RL, VD): Notre collègue a parlé d'un lac entièrement suisse; on ne peut pas le corriger. Et c'est vrai que c'est le plus grand lac que nous ayons en propriété.
Je voulais revenir sur un argument qui est important. Les bateaux qui naviguent sur nos lacs sont du patrimoine qui a été classé. Il faut être conscient qu'on ne pourra pas changer les moteurs de ces bateaux. Il y a deux variantes: soit on décide de ne plus les utiliser, soit on décide de les utiliser et l'on garde la technique telle qu'elle est aujourd'hui.
Je vous encourage à soutenir la minorité. C'est aussi du patrimoine, c'est aussi une façon de valoriser ce que nos ancêtres ont fait et qu'on veut maintenir en l'état. Autrement, il faudra les mettre à quai et définitivement les désarmer. Merci du soutien à la minorité.

Roth Franziska (S, SO): Sie sprechen von den Seen. Ich erlaube mir, auch die Flüsse zu erwähnen, denn wir haben rund um Solothurn eine Flotte, die vom Fluss in den See fährt.
Mein Herz schlägt für den Antrag der Minderheit Müller Damian und auch für Luzern. Warum ist das so? Ich sage das nicht einfach nur aus Heimatliebe oder aus Liebe zur Schifffahrt. Ich habe mich erkundigt: Für den Betrieb der solothurnischen Schifffahrtsflotte hätte es jährliche Mindereinnahmen von 150 000 Franken zur Folge, was den Todesstoss oder das Grounding der Flotte bedeuten würde. Zusätzlich wurde mir bestätigt, dass sie eine Emissionsüberprüfung angestellt haben. Sie sagen, dass mit den zusätzlichen Efforts, zum Beispiel dem Einsatz eines Solarkatamarans, die jährliche Belastung nicht erhöht würde. Solarkatamarane sind aber für Flüsse nicht geeignet, weil dort nicht nur flussabwärts, sondern auch stromaufwärts gefahren wird. Der Treibhausgasausstoss wäre vergleichbar mit einem grossen Airbus, der von Zürich nach New York fliegt. Es ist mir wirklich wichtig, dass die Schifffahrt nicht torpediert wird, um vielleicht auch einige Menschen, die schwere Fahrzeuge oder SUV fahren, zum Umsteigen auf das Schiff zu bewegen.
Ich bitte Sie wirklich, der Minderheit Müller Damian zuzustimmen.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Nun kommt Herr Germann mit dem Rhein. (*Heiterkeit*)

Germann Hannes (V, SH): Sie haben das messerscharf erkannt, Frau Präsidentin. Damit das Bild der Schweiz abgerundet wird, muss natürlich auch die Rheinschifffahrt – auch auf dem Bodensee, bis hinunter in den Untersee – erwähnt werden. Wir haben die genau gleichen Argumente.

AB 2024 S 70 / BO 2024 E 70

Es gab auch früher schon Versuche, diese Treibstoffrückerstattung zu streichen, und es wurde damals aus denselben Gründen abgelehnt. Ich argumentierte damals noch, dass mir die Schiffe relativ selten auf den Autobahnen oder auf Landstrassen entgegenkommen, und für diese sind die Abgaben auf den Treibstoffen ja schliesslich vorgesehen. Aber das ist in diesem Fall jetzt nicht das Argument, sondern es ist so, dass die Streichung dieser Rückerstattung einfach die Kosten für die Schifffahrt erhöhen und damit das Angebot weniger attraktiv machen würde. Das wäre mit anderen Worten also ein Schuss ins eigene Knie. Wir wollen ja, dass die Leute Zug fahren, dass sie die Schiffe benutzen.
In diesem Sinne bitte ich Sie, mit der Zustimmung zum Minderheitsantrag Müller Damian dieses Zeichen zu setzen.

Rösti Albert, Bundesrat: Im Berner Oberland gibt es natürlich ganz viele schöne Seen, (*Heiterkeit*) den Brienzensee und den Thunersee oder den Oeschinensee, aber da ist die Rückerstattung dann weniger ein Problem. Spass beiseite: Es ist auch dem Bundesrat klar, dass die Umstellung der Schifffahrt oder der Flussschiffe längere Zeit braucht, daher können wir mit beiden Varianten leben. Der Nationalrat will eine unbefristete Rückerstattung. Ob es die Anforderungen an eine Umstellung fördert, wenn sie unbefristet ist, lässt sich schon infrage stellen.

Ich würde Ihnen beliebt machen, hier trotzdem der Mehrheit zuzustimmen. Wir schauen das am Nachmittag in der Kommission des Nationalrates nochmals an.





Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6357)

Für den Antrag der Minderheit ... 36 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 7 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. 2 Art. 4 Abs. 1bis

Antrag der Mehrheit

... LSVA-Reduktion. Diese gilt für acht Jahre ab Inkrafttreten der Änderung vom ...

Antrag der Minderheit

(Crevoisier Crelier, Fässler Daniel, Rieder, Vara)

Festhalten

Ch. 2 art. 4 al. 1bis

Proposition de la majorité

... Cela vaut pour huit ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du ...

Proposition de la minorité

(Crevoisier Crelier, Fässler Daniel, Rieder, Vara)

Maintenir

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission hat bei diesem Kapitel verschiedene Überlegungen angestellt. Es gilt hier, auch auf die Branche einzugehen, da diese die enormen Investitionen tätigen muss. Diese Investitionen müssen sich auch in einer wirtschaftlichen Abschreibung wiederfinden, und die Unternehmen müssen sich auf den Gesetzgeber verlassen können.

Nun gehen wir auf die Fahne ein. Der bundesrätliche Entwurf sieht in Artikel 4 Absatz 1bis vor, dass im Güterverkehr Fahrzeuge, die elektrisch angetrieben werden, bis 2030 von der LSVA vollständig befreit sein sollen. Dadurch haben Transportunternehmen einen Anreiz, auf klimafreundliche Antriebstechnologien zu setzen. Die Minderheit möchte Absatz 1bis streichen und am Beschluss des Ständerates festhalten, d. h. beim geltenden Recht bleiben. Aktuell ist auf Verordnungsstufe festgelegt, dass Elektro- und Wasserstofflastwagen vollständig befreit sind. Die Mehrheit tritt dagegen für eine Regelung auf Gesetzesstufe ein. Sie möchte der Branche Sicherheit geben und eine differenzierte Reduktion der LSVA festlegen. Zur Präzisierung: Lastwagen mit erneuerbaren Treibstoffen profitieren von einer Teilreduktion, notabene anders als beim Bundesrat und bei der Minderheit. Die Ergänzung ist beim Antrag der Mehrheit klar: Sie würde für acht Jahre ab Inkrafttreten der Änderung gelten. Diese Position hat sich in der Kommission mit 5 zu 4 Stimmen durchgesetzt.

Crevoisier Crelier Mathilde (S, JU): Au fond, de quoi s'agit-il? C'est de savoir – comme l'a déjà dit notre rapporteur – si l'on souhaite maintenir dans l'ordonnance, comme le conseille le Conseil fédéral, la définition des délais d'exonération ainsi que des types de véhicules exonérés ou si on souhaite, comme le veut la majorité, l'inscrire dans la loi. Le Conseil national a fait un pas assez extrême, dans le sens où il voudrait permettre une exonération jusqu'à 2038. Il nous mettrait véritablement très en deçà des efforts qui doivent être effectués concernant les véhicules. La proposition de la majorité permet d'atténuer quelque peu ces mesures, puisque l'exonération commencera à partir de l'entrée en vigueur de la loi.

Cela étant, on est dans la phase d'élimination des divergences – comme le rapporteur l'a également rappelé – et nous avons déjà eu cette discussion une fois. Cela nous a occupés autant en commission que dans notre chambre. Nous avons acquis la conviction, aussi en suivant l'avis du Conseil fédéral, qu'il fallait laisser cette marge de manoeuvre et qu'il ne fallait pas l'inscrire dans la loi. Nous l'avons décidé à une nette majorité lors du dernier tour de délibération sur cette loi.

Par conséquent, il semble cohérent de maintenir notre position. Vous avez aussi reçu le courrier des conférences, notamment des directeurs cantonaux des transports publics, ainsi que des directeurs cantonaux de l'énergie, qui vont également dans ce sens. Elles souhaitent que cette flexibilité de la définition soit maintenue dans l'ordonnance.

Je rappelle également que ces exonérations coûtent, que la réglementation adoptée par le Conseil national que nous limitons quelque peu avec la proposition de la majorité, entraînera un manque à gagner estimé à 4,5 à 8 milliards de francs jusqu'en 2038. Cet argent manquerait, par exemple, au fonds d'infrastructures



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Vierte Sitzung • 29.02.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Quatrième séance • 29.02.24 • 08h15 • 22.061



ferroviaires. Il faut donc avoir à l'esprit qu'en étendant les conditions d'exonération, on se prive également de recettes au niveau de la Confédération.

Il faut rappeler encore que le DETEC a mis en consultation le 15 février un projet de révision de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. Dans ce cadre, lors des travaux d'examen autour de cette révision, nous aurons l'occasion d'examiner plus précisément le cadre d'exonération de la redevance. C'est pourquoi je vous invite à suivre cette proposition de minorité et à maintenir notre position, qui consiste à biffer l'alinéa 1bis.

Rieder Beat (M-E, VS): Es ist eine sehr wichtige Differenz, die wir jetzt besprechen, und zwar nicht aufgrund einer Ablehnung des Anliegens; dieses ist durchaus berechtigt. Man kann ja Elektrofahrzeuge in allen Bereichen fördern. Eigentlich bin ich der Meinung, dass sie sich auf dem Markt durchsetzen sollten. Aber hier geht es doch um eine signifikante Summe. Ich bitte den Bundesrat, uns anschliessend bei seiner Stellungnahme darzulegen, was die Lösung der Mehrheit kostet, was ein Ausfall bei der LSVA kostet und welches die Konsequenzen dieses Ausfalls sind.

In der Regel behandeln wir Sachgeschäfte nicht mit einem Fokus auf die Finanzen. Aber hier wäre es doch angebracht, den finanziellen Aspekt mitzuberücksichtigen, umso mehr, als der Bundeshaushalt ja nicht gerade strahlenden Sonnenschein für die nächsten Jahre verspricht. Irgendwo müssen Sie dann das Ganze auch wieder reinholen, wenn Sie bei der Schwerverkehrsabgabe eine solche Entnahme vornehmen.

Ich bitte Sie dringend, der Minderheit zu folgen. Die Minderheitssprecherin, Frau Crevoisier Crelier, hat bereits erwähnt, dass die Mehrheitslösung Milliarden Franken kostet.

Burkart Thierry (RL, AG): Erlauben Sie mir, noch zwei, drei ergänzende Gedanken anzubringen, auch unter Erwähnung

AB 2024 S 71 / BO 2024 E 71

meiner Interessenbindung: Ich bin Präsident der Astag, das ist der Schweizerische Nutzfahrzeugverband. Diese Bestimmung hat ja eine Geschichte: vom bundesrätlichen Entwurf über eine Verbesserung im Nationalrat bis fast zur Perfektion im Antrag der Mehrheit der ständerätlichen KVF, über den wir heute abstimmen können. Vorab ist zum Entwurf des Bundesrates zu sagen, dass das Parlament eigentlich bereits eine grundsätzliche Position bezogen hat. Ich verweise namentlich auf die Motion 19.4381 der KVF-S, die im März 2021 vom Ständerat angenommen wurde. Darin geht es um Folgendes: Die Befreiung von der LSVA wurde bisher nur für Wasserstoff- und Elektro-LKW ausgesprochen. Seitens des Parlamentes wurde festgehalten, dass neu alle fossilfrei angetriebenen Fahrzeuge von einem LSVA-Rabatt profitieren sollen. Insofern widerspricht die Position des Bundesrates eigentlich dem Willen des Parlamentes. Wir müssen uns hier einfach die Frage stellen, ob wir unsere Position innerhalb von wenigen Jahren – es war ein Beschluss vom März 2021 – wieder ändern wollen.

Weshalb hat das Parlament das damals beschlossen? Es wurde gesagt, mit einer Weiterführung der LSVA-Befreiung nur für Elektro- und Wasserstoff-LKW werde der Grundsatz der Technologieneutralität verletzt – eigentlich ein hehrer Grundsatz, den wir hier immer hochhalten. Dann wurde festgehalten, dass alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gleich behandelt werden müssen. Nur so kann ein fairer Wettbewerb mit gleichen Chancen für alle Antriebsformen möglich gemacht werden. Zudem ist für die Durchsetzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben am Markt der Kaufpreis sehr viel entscheidender als ein Rabatt auf LSVA-Tarifen. Das heisst, die Förderung von alternativen Antriebsformen kann mit der LSVA-Rabattierung zwar durchaus unterstützt werden, aber es gilt: Die Anschaffungspreise für Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen oder alternativen Antrieben sind eigentlich das, was für die Unternehmungen tatsächlich schwierig ist.

Bei der Position des Nationalrates wurde diesen Aspekten Rechnung getragen. Die Neuformulierung des Nationalrates hat den Vorteil, dass sie technologieneutral ist und statt einer vollständigen Befreiung Rabatte vorsieht. Der erste Satz ist gleichlautend wie die Lösung unserer vorbereitenden Kommission. Der zweite Satz der nationalrätlichen Lösung würde aber dazu führen, dass für exakt gleiche Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt eine unterschiedlich hohe LSVA bezahlt werden müsste. Beispielsweise würde ein E-LKW, der noch 2030 in Verkehr gesetzt wird, bis 2037 von Rabatten profitieren, während dasselbe Fahrzeug – typengleich, mit identischen Emissionswerten – 2031 gemäss Verkehrsgesetz sofort voll besteuert würde. Damit würde man auch einen Bruch mit dem bisher eigentlich bewährten und bekannten LSVA-System mit den Abklassierungen vornehmen. Heute ist klar: Zum Zeitpunkt X gibt es eine Abklassierung; alle Fahrzeuge mit identischen Emissionswerten, die eben typengleich sind, fallen dann unter diese Abklassierung.

Nun, die ständerätliche KVF hat eine bessere Variante vorgesehen. Sie lehnt sich eben an das aktuelle System





der Abklassierung der LSVA an und tut dies auch aus Überlegungen der Investitionssicherheit. Es ist eine zeitliche Limitierung vorgesehen, die für alle Fahrzeuge gleich ist. Diese Variante wird nicht nur seitens der Branche unterstützt, auch die Lobby des öffentlichen Verkehrs unterstützt die Variante der vorberatenden KVF, namentlich der VöV, namentlich auch die Litra.

Ich möchte dem Vorredner und Kommissionspräsidenten in einem Punkt nicht widersprechen, diesen Punkt aber mindestens relativieren. Ja, eine Rabattierung der LSVA hat natürlich Kostenfolgen, das ist keine Frage. Allerdings muss man sehen, dass die alternativen Antriebsformen zurzeit noch in einer sehr kleinen Anzahl vorhanden sind. Auch bis ins Jahr 2030 wird es noch nicht den ganz grossen Schub geben. Die Technologie ist noch nicht so weit, der Markt ist noch nicht so weit, und die Preise sind zurzeit noch sehr, sehr hoch. Aber nur eine Rabattierung ist sicher günstiger als eine Befreiung, so wie es der Bundesrat vorsieht. Dann ist es eine Frage der Abklassierung. Ob man sie so vornimmt, wie der Nationalrat oder eben die vorberatende Kommission sie vorsieht, dürfte wahrscheinlich keine grosse Kostendifferenz zur Folge haben.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen und damit diesem bewährten System auch Rechnung zu tragen.

Engler Stefan (M-E, GR): Ich möchte zu bedenken geben und damit auch an das Votum von Kollege Rieder anknüpfen, dass man diese Frage nicht entscheiden kann, ohne den Gesamtzusammenhang der Finanzierung der Strasseninfrastruktur in der Zukunft zu beachten.

Die LSVA wurde einmal eingeführt, um die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Eisenbahn zu fördern und damit auch den Transitverkehr vom Ausland durch die Schweiz auf die Schiene zu bringen. Wenn Sie die vorliegende Frage so entscheiden, dann müssen Sie wissen, dass diese reduzierten LSVA-Tarife natürlich auch für den ausländischen Transitverkehr gelten werden. Damit nehmen Sie in Kauf, dass im Zusammenhang mit der Förderung der Verkehrsverlagerung beim Alpen transit erhebliche Mittel verloren gehen. Sie müssen wissen, dass die LSVA-Erträge einen wesentlichen Bestandteil der Finanzierung der Strasseninfrastruktur darstellen. Die Kantone profitieren zu einem Drittel von den Mitteln aus der LSVA.

Auch nicht zu vernachlässigen ist, dass Sie dadurch die Wettbewerbsverhältnisse verändern, da E-Fahrzeuge – gemeint sind hier in erster Linie Lastwagen – vorwiegend im Mittelland und weniger im Berggebiet verkehren werden. Im Berggebiet wird man weniger die Möglichkeit haben, auf elektrische Fahrzeuge umzusteigen. Dadurch schaffen Sie auch ungünstigere Wettbewerbsbedingungen für das Berggebiet.

Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge, die emissionsarm betrieben werden, ja schon von vergünstigten Motorfahrzeugsteuern profitieren. Eigentlich ist der Hebel also bei den Motorfahrzeugsteuern und nicht bei der LSVA anzusetzen. Auch E-Fahrzeuge beanspruchen das Strassennetz.

Weiter kommt hinzu, dass sie über die Mineralölsteuern eigentlich nichts mehr zur Finanzierung des Strassenwesens beitragen. Im Moment ist Bundesrat Rösti daran, sich zu überlegen, wie man damit umgeht. Wenn in Zukunft der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge deutlicher zunimmt, dann wird irgendwann das Geld fehlen, um die Strasseninfrastruktur zu erneuern, zu unterhalten und auch auszubauen.

Ich halte es für falsch, dies zum heutigen Zeitpunkt im Rahmen dieser Gesetzgebung zu tun. Man kann es dann, wenn man eine Gesamtsicht über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur hat, nochmals anschauen.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich möchte hier einfach die Gelegenheit nutzen, um ein Missverständnis auszuräumen. Es geht hier nicht um den Grundsatz der Befreiung der Wasserstoff- und Elektro-LKW von der Schwerverkehrsabgabe. Wir sind in der Differenzbereinigung. Diese Befreiung ist ein System, das man jetzt schon hat. Darüber diskutieren wir nicht. Wir sprechen jetzt nur darüber, auf welche Art und Weise wir es fortführen werden. Werden wir es auf die Art und Weise des bisherigen Systems fortführen, wie es der Entwurf des Bundesrates vorsieht, oder eben adaptiert gemäss dem Beschluss des Nationalrates bzw. gemäss dem Antrag der ständerätlichen Kommission? Das ist die Debatte; wir führen keine grundsätzliche Debatte darüber, ob man das will und ob das sinnvoll ist.

Ich möchte vor allem noch auf folgenden Umstand hinweisen: Es gibt zurzeit eine Vernehmlassung in Bezug auf die Umgestaltung der LSVA, um eben dieser Entwicklung der alternativen Antriebsformen auch Rechnung zu tragen. In den Vernehmlassungsunterlagen – ich lade Sie ein, sie einmal zu lesen – findet sich auch der Hinweis, wie sich die LSVA-Einnahmen in Zukunft entwickeln werden: Sie nehmen zu. Sie nehmen zu, obwohl man hier ein anderes System einführen will. Weshalb nehmen sie zu? Es werden mehr Kilometer gefahren, und entsprechend hat man mehr Einnahmen. Zurzeit belaufen sich die LSVA-Einnahmen auf 1,7 Milliarden Schweizerfranken pro Jahr. In der Tat gehen zwei Drittel davon an den Bund und ein Drittel an die Kantone. Aber diese

**AB 2024 S 72 / BO 2024 E 72**

Einnahmen nehmen in Zukunft zu, und zwar unabhängig vom System, das wir heute beschliessen. Diejenigen, die jetzt aus finanzpolitischen Überlegungen grundsätzlich Bedenken gegen dieses System vorbringen, möchte ich einfach darauf hinweisen, dass wir nicht über den Grundsatz der Bevorzugung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen bei der LSVA reden, sondern nur darüber, ob sie von der Abgabe völlig befreit werden – das entspricht dem Entwurf des Bundesrates – oder ob sie nur rabattiert werden. Und wenn sie rabattiert werden, geht es nur darum, wie das vorgenommen werden soll. Soll es für alle zum selben Zeitpunkt oder soll es gestaffelt geschehen? Das ist hier noch die Frage. Darüber haben wir zu befinden und nicht über den Grundsatz.

In diesem Sinne bitte ich noch einmal, dem Mehrheitsantrag zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: In der Tat wäre es dem Bundesrat am liebsten gewesen, man hätte in der zweiten Lesung die ursprüngliche Variante des Ständerates gewählt. Das steht zwar nicht mehr zur Debatte, aber ich sage es trotzdem: Wenn man Absatz 1bis einfach gestrichen hätte, so hätte das eine Befreiung bedeutet, bis das neue LSVA-Gesetz in Kraft getreten wäre. Das wurde von Ständerat Engler so gesagt.

Unter den gegebenen Umständen, da das nun nicht mehr zur Debatte steht, ist für uns schon der Antrag der Mehrheit am naheliegendsten, weil wir dann eine Begrenzung bis zum 31. Dezember 2030 hätten, bis zu der die Befreiung noch möglich wäre. Wenn wir das länger oder unbegrenzt machen, entstehen dadurch Verluste in Milliardenhöhe. Jetzt ist es natürlich so: Mit Absatz 1bis können wir bereits differenziert reduzieren und die Verluste dann auch entsprechend anpassen. Deshalb empfehle ich Ihnen hier die Minderheit Crevoisier Crelier.

Noch einmal: Wir haben die Vernehmlassung – das wurde von Ständerat Burkart erwähnt – zum LSVA-Gesetz gestartet. Hier sprechen wir von Varianten mit Rabattsystemen oder Investitionsbeiträgen. Wie das dann herauskommt, werden wir nach der Vernehmlassung sehen. Bei den Investitionsbeiträgen ist es eine Liquiditätsfrage; das ist eher etwas für kleinere Betriebe, die infolge der höheren Kosten für Elektrolastwagen das Geld nicht einfach so aufbringen können. Das Rabattsystem ist eher für die grösseren Betriebe – Galliker, Planzer –, die natürlich von der Liquidität her die Beschaffung der Lastwagen machen können, aber die Rabatte dann für die Rentabilität benötigen.

Also, ich bitte Sie, hier der Minderheit Crevoisier Crelier zu folgen. Damit folgen Sie in gewisser Weise auch dem Nationalrat, der uns auch am nächsten beim ursprünglichen Willen des Ständerates zu liegen scheint.

Rieder Beat (M-E, VS): Kollegin Crevoisier Crelier führt die Minderheit an, sie wird auch noch sprechen wollen. Um es klarzustellen: Die Minderheit bei Artikel 4 Absatz 1bis beantragt Festhalten, Festhalten am ursprünglichen Beschluss, Absatz 1bis zu streichen. Es ist ein Antrag auf Streichung von Artikel 4 Absatz 1bis. Damit verhindern wir, dass wir Verluste von 4,5 bis 8 Milliarden Franken haben. Ich rede nicht von Millionen – von Milliarden. Wir haben vorhin über 20 Millionen Franken gesprochen. Hier geht es um ganz andere Zahlen. Daher ist die Minderheit der Meinung, dass wir hier als Ständerat am Beschluss festhalten sollten, Absatz 1bis zu streichen, um das in der Differenzbereinigung mit dem Nationalrat noch einmal genauer anzuschauen. Wenn mir dann jemand sagt, wo diese 4,5 bis 8 Milliarden Franken herkommen, bin ich der Erste, der auf den grünen Knopf drückt – aber im Moment nicht.

Crevoisier Crelier Mathilde (S, JU): Je confirme également, pour le français, que la minorité est en faveur du maintien de la position du Conseil des Etats, qui avait été prise lors du dernier tour. Cette position du Conseil des Etats consistait à biffer l'article 4 alinéa 1bis, et donc à revenir au droit en vigueur, qui laisse au Conseil fédéral la compétence de réglementer, dans l'ordonnance, les dispositions en matière d'exonération de la redevance sur le trafic des poids lourds. Simplement que ce soit clair pour le procès-verbal: la proposition que vous avez à choisir aujourd'hui, est soit celle de la majorité, consistant à introduire des dispositions d'exonération dans la loi, avec un délai de huit ans à partir de l'entrée en vigueur, soit de biffer tout cet alinéa 1bis et de laisser au Conseil fédéral, comme dans le droit en vigueur, la possibilité de régler ces dispositions dans l'ordonnance.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte den Rat um Entschuldigung, ich muss mich korrigieren: Natürlich beantragt die Minderheit Festhalten am Beschluss des Ständerates, Absatz 1bis zu streichen. Ich habe gut begonnen, aber das nützt nichts, wenn man dann falsch aufhört. (*Heiterkeit*) Deshalb möchte ich jetzt richtig enden. Im Entwurf des Bundesrates ist die Befreiung von der Abgabe bis am 31. Dezember 2030 vorgesehen. Wenn wir das streichen, ist es am Bundesrat, über den Ordnungsweg diese Befreiung zu definieren. Das heisst





dann, dass die Befreiung eigentlich unbefristet ist. Aber wir haben gleichzeitig die Revision des LSVA-Gesetzes in der Pipeline und werden dann dort über mögliche Rabatte oder Investitionshilfen diskutieren. Hier werden wir sicherstellen, dass über das Jahr 2030 hinaus die nötige Rentabilität für den Kauf von Elektrolastwagen oder auch von Lastwagen mit anderen Antrieben gegeben ist. Eigentlich sind es hauptsächlich Elektrolastwagen, weil die anderen Antriebe mit neuen Treibstoffen im normalen Motor auch keine Rabatte brauchen. Deshalb fahren Sie wirklich am besten, wenn Sie der Minderheit zustimmen und damit Absatz 1bis des Entwurfes streichen. Die Branche selber hat dann Gewähr, dass sie eine Befreiung erhält, solange keine andere Lösung da ist, solange die Revision des LSVA-Gesetzes nicht da ist. Aber ich erwarte diese Revision natürlich vor 2030. Sie ist jetzt in der Vernehmlassung. Wir werden das in den nächsten zwei Jahren festlegen und damit sicher ab 2030 eine neue Variante haben.
Ich danke Ihnen, dass ich nochmals sprechen durfte.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6358)

Für den Antrag der Minderheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 14 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. 4 Art. 3a Abs. 1 Bst. e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 4 art. 3a al. 1 let. e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

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

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

Art. 2 Abs. 1 Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 2 al. 1 let. a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

5. Bundesbeschluss über die Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene, von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr und Massnahmen zur Vermeidung

AB 2024 S 73 / BO 2024 E 73

von Schäden und zur Dekarbonisierung von Anlagen im Emissionshandelssystem 2025–2030

5. Arrêté fédéral sur l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation et des mesures visant à éviter les dommages et à décarboner les installations soumises au système d'échange de



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Vierte Sitzung • 29.02.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Quatrième séance • 29.02.24 • 08h15 • 22.061



quotas d'émission pendant les années 2025–2030

Art. 1 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Das Geschäft geht an den Nationalrat zurück.

