



22.061

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

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

Differenzen – 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**

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Wir beraten die Differenzen in einer einzigen Debatte.

Clivaz Christophe (G, VS): Comme vous le savez, afin d'atteindre ses objectifs climatiques, la Suisse mise notamment sur des projets de compensation à l'étranger. Elle finance des mesures qui sont mises en oeuvre dans des pays pauvres et impute leurs prestations de réduction à son propre bilan climatique.

Ma minorité vous propose à l'article 3 d'en rester à la situation qui prévaut avec la loi en vigueur, à savoir qu'au moins 75 pour cent de la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être réalisée par des mesures prises en Suisse. Un quart au maximum peut ainsi être obtenu via des projets de compensation à l'étranger. La majorité de la commission propose 70 pour cent afin de faire un pas vers le Conseil des Etats qui, comme le Conseil fédéral, propose de ne plus fixer de pourcentage, mais de mentionner uniquement que la

AB 2024 N 200 / BO 2024 N 200

réduction doit se faire en priorité par des mesures prises en Suisse.

Il y a plusieurs arguments pour accepter ma proposition de minorité et en rester à la situation actuelle. Premièrement, différentes études montrent que la plupart des projets de compensation ne reposent malheureusement pas sur des bases scientifiques solides. Une 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. Deuxièmement, vouloir diminuer le pourcentage de réduction qui doit être atteint chez nous revient, pour la Confédération, à faire des dépenses considérables pour des projets à l'étranger plutôt que d'investir cet argent dans des projets en Suisse permettant de générer des emplois et de l'innovation dans notre pays. Plutôt que de dépenser des millions à l'étranger dans des projets de réduction des émissions de



gaz à effet de serre qui n'amènent souvent pas les résultats escomptés, investissons ces millions dans des projets sur notre territoire.

Troisièmement, les milieux économiques sont favorables à cet objectif de 75 pour cent de réduction en Suisse, à l'instar de Ceo4climate, le réseau suisse des décideuses et décideurs économiques qui défendent non seulement une politique climatique libérale, mais aussi se soutiennent mutuellement afin d'atteindre des objectifs climatiques crédibles. Ce réseau réunit environ 500 décideuses et décideurs de toutes les branches – l'énergie, le tourisme, l'électroménager, l'informatique, le textile, etc. Ces entreprises souhaitent une politique climatique crédible et recommandent de garder l'objectif de 75 pour cent de réduction en Suisse.

Quatrièmement, la Suisse est le seul pays à jouer le jeu de ce qu'il faut bien appeler des indulgences climatiques. Sur le plan éthique, c'est très discutable et, dans la pratique, le résultat en matière de réduction réelle est souvent décevant, comme je viens de l'expliquer. C'est d'ailleurs une voie sans issue sur laquelle nous nous engageons, car les accords internationaux prévoient que chaque pays doit faire sa part. Lorsque nous comptabilisons pour nous des réductions de gaz à effet de serre faites au Pérou ou au Ghana, nous empêchons ces pays de les comptabiliser et donc d'atteindre leurs propres objectifs de réduction. Ce système est donc condamné à brève échéance.

Cinquièmement, si nous décidons de diminuer notre objectif de réduction en Suisse, la conséquence sera que l'effort de réduction devra être d'autant plus important après 2030, afin d'atteindre le zéro net à l'échéance 2050, ainsi que les objectifs intermédiaires pour 2040 fixés dans la loi sur le climat et l'innovation acceptée par le peuple en juin dernier. La réduction sur le territoire national sera d'autant plus élevée que l'on ne pourra très probablement plus compter sur le système des indulgences, comme je l'ai déjà mentionné.

La Suisse est l'un des pays les plus riches au monde, l'un des plus innovants et avec un des meilleurs réseaux de hautes écoles. Nous avons les moyens et le savoir-faire afin de réduire à hauteur d'au moins 75 pour cent nos émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire.

Je vous remercie par conséquent de soutenir ma proposition de minorité.

Ma deuxième minorité concerne l'article 4 alinéa 2, qui liste les différentes politiques sectorielles qui doivent contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou à augmenter les capacités des puits de carbone. Sont mentionnées les politiques de l'environnement, du sous-sol, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture, de la sylviculture et de l'exploitation forestière.

Ma minorité vous propose d'ajouter à cette liste le secteur financier, et de le mettre à une place différente de ce qui figurait dans la décision du Conseil national – le secteur financier était curieusement mentionné entre la sylviculture et l'exploitation forestière. Les émissions liées aux investissements de la place financière suisse représentent entre 14 et 18 fois celles de la Suisse. Il est dès lors tout à fait normal d'inclure ce secteur dans la liste des politiques concernées.

En outre, la loi sur le climat et l'innovation, s'appuyant sur les Accords de Paris, prévoit comme objectif une "orientation des flux financiers de manière à les rendre compatibles avec un développement à faible émission capable de résister aux changements climatiques". Cela plaide également pour la prise en compte du secteur financier dans la loi sur le CO₂.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Frau Vincenz begründet den Antrag ihrer Minderheit und spricht auch für die FDP-Liberale Fraktion.

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): Wie der Präsident bereits angekündigt hat, spreche ich zu meinem Minderheitsantrag II zu Artikel 3 Absatz 2 und namens der Fraktion zu allen noch bestehenden Differenzen.

In Artikel 3 Absatz 2 geht es um das sogenannte Inlandziel. Bundesrat und Ständerat wollen auf eine fixe Zahl verzichten. Der Bundesrat hat sich aber verpflichtet, die Verminderung der Treibhausgasemissionen "in erster Linie" mit Massnahmen in der Schweiz zu erreichen. Den genauen Anteil legt er auf Verordnungsstufe fest. Dies gibt die nötige Flexibilität.

Von den Befürwortern eines fixen Inlandziels wird jeweils angeführt, dies sei eine zwingende Konsequenz aus dem Pariser Klimaabkommen. Dies trifft so aber nicht zu. Es ist unbestritten, dass jedes Land zuständig und verantwortlich für die eigenen Reduktionsmassnahmen hin zu netto null bis 2050 ist. Es spricht aber selbstverständlich nichts dagegen, die dafür benötigten Mittel so effizient wie möglich einzusetzen. Hier spielen Massnahmen im Ausland selbstverständlich eine Rolle, da insbesondere sogenannte "low-hanging fruits" im Ausland besser und zielführender gepflückt werden können. Der eingesetzte Franken kann eine grössere Wirkung hinsichtlich Treibhausgasemissionen entfalten als teurere Massnahmen im Inland. Dies schliesst aber selbstverständlich nicht aus, nicht nur auch, sondern eben, wie im Gesetzestext ausgeführt, "in erster Linie" Massnahmen im Inland zu treffen, dies im Sinne einer allgemeinen Darlegung.



Massgebend erscheint uns vor allem auch Folgendes: die Glaubwürdigkeit. Ziele müssen kongruent sein mit den zur Zielerreichung vorgesehenen Massnahmen. Schätzungen gehen nun aber davon aus, dass mit den in diesem Gesetz bis anhin definierten Massnahmen rund zwei Drittel der Reduktionen im Inland möglich und realistisch sind. Wenn wir mit diesem Wissen und vor diesem Hintergrund ein Inlandziel von 75 Prozent gemäss der Minderheit I (Clivaz Christophe) oder auch 70 Prozent gemäss der Mehrheit Ihrer Kommission ins Gesetz schreiben, so gaukeln wir der Bevölkerung etwas vor. Ich plädiere deshalb dafür, dem Bundesrat bei der Festsetzung des Inlandziels die nötige Flexibilität zu geben und es dabei zu belassen, ihn zu verpflichten, dass die Verminderung der Treibhausgasemissionen in erster Linie mit Massnahmen im Inland zu erfolgen hat. Ich bitte Sie deshalb, auch im Namen der FDP-Liberalen Fraktion, meiner Minderheit II und damit dem Ständerat zu folgen und so diese Differenz auszuräumen.

In Artikel 4 Absatz 2 will die Minderheit Clivaz Christophe den Finanzsektor explizit zu den Bereichen zählen, in welchen auch Massnahmen nach anderen Gesetzgebungen zur Treibhausgasverminderung beitragen sollen. Der Finanzplatz wird hier aber systematisch an einem falschen Ort adressiert. Es geht nämlich um Gesetzgebungen in Bereichen, in welchen Treibhausgasemissionen direkt eine Rolle spielen. Für die FDP-Liberale Fraktion ist aber klar, dass auch der Finanzsektor seinen massgebenden Beitrag zur Erreichung des Netto-null-Ziels beizutragen hat. Wir unterstützen hier die Mehrheit.

Eine weitere Differenz betrifft den Absenkpfad bei Fahrzeugen in Artikel 10 Absätze 1, 1bis und 3. Während unser Rat einen linearen Absenkpfad mit jährlichen Zwischenzielen verabschiedet hat, übernimmt der Ständerat die Regelung der EU ohne Zwischenziele. Dem ist zuzustimmen, um hier keinen Swiss Finish zu installieren. Aber auch unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass sich Technologien eben nicht linear entwickeln. Mit einem linearen Absenkpfad sind wir zu starr unterwegs. Technologiesprünge können so nicht

AB 2024 N 201 / BO 2024 N 201

abgebildet werden. Somit bitte ich Sie, hier der Minderheit Giezendanner und damit dem Ständerat zu folgen und die Differenz zu bereinigen.

In Artikel 11 Absatz 7 soll gemäss Beschluss unseres Rates verboten werden, dass Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, untereinander Fahrzeuge abtreten. Der Ständerat will dieses Verbot streichen. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt dies und folgt deshalb der Minderheit Wasserfallen Christian, welche die Version des Ständerates – gleich Streichen – übernimmt. Kollege Wasserfallen wird seinen Minderheitsantrag noch einlässlich begründen. Damit wäre auch eine weitere Differenz erledigt.

Eine weitere gewichtige Differenz betrifft die Förderung von Basisinstallationen von Ladeinfrastrukturen. Der Bundesrat sah dies in seinem Entwurf vor, der Ständerat wollte dies im ersten Umgang streichen. Unser Rat hat den bundesrätlichen Vorschlag auf die Fördersumme von 20 Millionen statt 30 Millionen Franken reduziert. Die Mehrheit des Ständerates verblieb weiterhin beim Beschluss auf Streichen des Absatzes, allerdings mit einem knapperen Ergebnis, als es bei der Abstimmung über den ursprünglichen Entwurf des Bundesrates der Fall war. Die Mehrheit Ihrer UREK-N ist dem Ständerat nun nochmals entgegengekommen, indem sie die Förderung von Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen gestrichen hat. Ein Teil der FDP-Liberalen Fraktion wird diesen neuen Mehrheitsantrag unterstützen. Es wird aber auch Stimmen für die Minderheit Graber geben, die den Absatz streichen will.

Zusammenfassend bitte ich Sie namens der FDP-Liberalen Fraktion, jeweils der Mehrheit und damit dem Ständerat zu folgen, jedoch unter Berücksichtigung folgender Ausnahmen: beim Antrag meiner Minderheit II zu Artikel 3 Absatz 2 – hier geht es um das Inlandziel –, beim Antrag der Minderheit Giezendanner zu Artikel 10 Absätze 1, 1bis und 3 sowie beim Antrag der Minderheit Wasserfallen Christian zu Artikel 11 Absatz 7.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Zielwertverschärfungen mit jährlichen Zwischenzielen für die Jahre 2025 bis 2029 sind ein sehr kostenintensiver Swiss Finish. Die Europäische Union sieht keinen linearen Absenkpfad vor. Sie hat einfach nur das Jahr 2030 als Ziel in ihrer Gesetzgebung.

Sie müssen sich vorstellen: Diese lineare Absenkung würde viel Geld kosten. Im Jahr 2021 mussten die Importeure 90 Millionen Franken an Strafzahlungen leisten. Sie können sich auch vorstellen, wer am Schluss die Rechnung bekommt: Das sind die Konsumentinnen und Konsumenten. Es ist insbesondere nicht so, dass es diejenigen Leute trifft, die einen grossen Range Rover oder einen Porsche Cayenne fahren; nein, es trifft den Mittelstand mit den eher kleineren Autos. Wenn Sie die Absenkung bei Personenwagen auf unter 50 Gramm CO₂ pro Kilometer anschauen, dann sehen Sie: Das ist in etwa das Äquivalent zu einem Fahrzeug, welches 2,2 Liter Benzin pro 100 Kilometer benötigt. Wenn Sie das aufrechnen, kommen Sie zum folgenden Ergebnis: 2030 müssten zwei Drittel der Fahrzeuge in der Schweiz vollkommen elektrifiziert sein, damit ein Drittel Fahr-





zeuge mit einem Verbrauch von rund 6,6 Litern fossilem Treibstoff pro 100 Kilometer, was in etwa noch der Zielrichtung entsprechen würde, fahren könnte. Das ist trotz aller Innovationsfähigkeit und Innovationsfreudigkeit der Ingenieure nicht machbar.

Und Sie können sich vorstellen, was das für den einfachen Bürger und für die einfache Bürgerin bedeutet: Heute sind wir bei den Elektroautos bei einem Absatzanteil von 20 Prozent, diesen müssten wir massiv steigern. Wenn wir in diese Richtung gehen und dem linearen Absenkpfad zustimmen, dann bedeutet das, dass viel weniger in neue Fahrzeuge investiert wird. Es würde so eine Art "Havannaisierung" geben, d.h., der Fahrzeugpark in der Schweiz würde älter und älter, weil die Leute sich die neuen Autos einfach nicht leisten könnten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier keinen teuren Swiss Finish zu machen. Machen Sie keinen linearen Absenkpfad. Es ist so, wie es meine Vorrednerin gesagt hat: Technologie entwickelt sich in Sprüngen, Technologie können Sie nicht einfach linear umsetzen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Wir sind bei diesem ominösen Artikel 11 Absatz 7, der vom Nationalrat hinzugefügt wurde und der vorsieht, dass Importeure und Hersteller, die nicht in einer Emissionsgemeinschaft sind, gegenseitig keine Fahrzeuge mehr abtreten können. Das ist ein Absatz, der sehr schmerzhaft für die Automobilverkäufer, die Garagen, die KMU in diesem Land ist. Warum?

Diese unfaire Regeländerung zum geltenden Recht wird nur Nachteile mit sich bringen. Wir haben in der Schweiz ja die bekannte Grösse, die wir schätzen, wonach die Importeure verantwortlich für die CO₂-Abgaben sind und die CO₂-Bemessung über die Importeure gemacht wird. Lediglich fünf grosse Generalimporteure haben sich in einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen. Es gibt also sehr viele Hersteller und Importeure von Fahrzeugen, die nicht in einer Emissionsgemeinschaft sind. Wenn Sie die gegenseitige Verrechnung der Automobile hier im Gesetz verbieten, dürfen all jene, die nicht in einer Emissionsgemeinschaft sind, eben nicht mehr frei entscheiden, wie diese Fahrzeuge dann genau importiert werden.

Es geht auch darum, wie hoch die Sanktionen sind, die für die CO₂-Überschüsse gezahlt werden. Man kann festhalten, dass es, wenn das gegenseitige Abtreten der Fahrzeuge nicht mehr erlaubt ist, eine sehr teure Sanktionszahlung für diese Garagen respektive für die Kunden geben wird. Auf die Klimawirkung wird das aber null Einfluss haben. Das konkrete Beispiel war ja, dass die Firma Tesla den Autoimporteuren immer geholfen hat, ihre Zielsetzungen und Zielwerte zu erreichen. Das war eine Win-win-Situation. Einerseits hat Tesla etwas mehr Autos verkauft; andererseits haben die anderen Importeure, die anderen Marken ebenfalls davon profitiert.

Wenn man nun bei den Kleinimporteuren oder generell bei den Herstellern diese Abtretung verhindert, dann wird das einfach auch dazu führen, dass die CO₂-Börsen mit den Emissionszertifikaten entsprechend eliminiert werden – immerhin ein Instrument, das jetzt seit über zehn Jahren am Markt ist. Die über 250 Schweizer Kleinimporteure und mehrere Grossimporteure würden dieses Instrument schlicht verlieren.

Wir haben ja z. B. gerade letzte Woche die Motion Gugger 22.3838, "Schutz vor der einseitigen Einführung des Agenturmodells im KFZ-Markt", angenommen und entschieden, dass wir den KMU im Automobilbereich etwas mehr Spielraum einräumen wollen. Wenn Sie dieses Verbot der gegenseitigen Abtretung erlassen wollen, dann machen Sie gerade wieder das Gegenteil, indem bei der Preisgestaltung in Bezug auf den CO₂-Ausstoss hier nichts mehr möglich ist. Es wird, das kann ich noch einmal festhalten, nur teure Sanktionszahlungen geben, und die gegenseitige Anrechenbarkeit wird gestrichen. Es ist eine klassische Lose-lose-Situation, die zu hohen Kosten führt.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dieser Streichung nicht zuzustimmen bzw. diese gegenseitige Abtretung weiter zuzulassen. Im Ständerat war das übrigens unbestritten. Es gab nicht einmal eine grosse Diskussion in der Kommission. Der Ständerat hat oppositionslos beschlossen, dass diese gegenseitige Anrechenbarkeit erhalten bleiben soll.

Ich nutze die Zeit gerade noch, um meinen Einzelantrag zu Artikel 4 Absatz 1bis des Schwerverkehrsabgabengesetzes zu begründen. Dort geht es darum, dass die elektrischen und mit erneuerbaren Treibstoffen betriebenen Lastkraftwagen eine LSVA-Reduktion erhalten sollen. Das heisst also, dass jene Lastwagen, die technologieneutral sind – denn es kann nicht nur um elektrische gehen, sondern es geht auch um die mit erneuerbaren Treibstoffen betriebenen –, acht Jahre nach Inkrafttreten dieser Gesetzgebung eine LSVA-Reduktion erhalten und davon profitieren sollen. Das würde vielen Fuhrhaltern und vielen, die in solche Lastwagen investieren, ermöglichen, diese Anschaffungen auf Basis dieser Gesetzgebung zu machen. Das wäre ein willkommener Anreiz, ohne dass es zu grossen Ausfällen käme, um die Flotte in der Schweiz voranzubringen. Ich bitte Sie deshalb, meinem Einzelantrag zuzustimmen.



AB 2024 N 202 / BO 2024 N 202

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Herr Graber begründet den Antrag seiner Minderheit und spricht auch für die SVP-Fraktion.

Graber Michael (V, VS): Der Ständerat hat sich ja letzte Woche zum zweiten Mal mit der Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 befasst. Die bedeutendsten Differenzen wurden – mit Ausnahme meines eigenen Minderheitsantrages – von meinen Vorrednern bereits dargelegt. Im Wesentlichen ersuche ich Sie namens meiner Fraktion, die Differenzen hiermit zu bereinigen und überall dem Ständerat zu folgen. Insbesondere bei Artikel 3 Absatz 2 möchte ich Sie bitten, dem Minderheitsantrag II (Vincenz) betreffend die Reduktionsziele zu folgen, damit nicht fix im Gesetz steht, dass Sie die Verminderung zu 75 Prozent nur mit Massnahmen in der Schweiz erreichen möchten.

Der Minderheitsantrag Clivaz Christophe zu Artikel 4 Absatz 2 ist eigentlich redundant, deshalb kann auf ihn verzichtet werden. Im Klima- und Innovationsgesetz ist der Finanzsektor ja bereits erwähnt. Es ist nichts anderes als eine redaktionelle Wiederholung, darum kann sie genauso gut bei den Zielwerten weggelassen werden. Darum muss auch der Finanzsektor hier nicht eigens erwähnt werden.

Zum Minderheitsantrag Giezendanner, welcher ebenfalls der Version des Ständerates entspricht, hat mein Kollege bereits ausgeführt, dass lineare Absenkpfade nicht sinnvoll sind, weil sich eben Technologie nicht linear verhält und vor allem die Zeiträume sehr kurz sind. 2030 ist sehr bald. Wenn Sie da noch Zwischenzielwerte ins Gesetz schreiben, macht das die Sache wirklich nicht einfacher.

Bei Artikel 11 Absatz 7 bitte ich Sie, der Minderheit Wasserfallen Christian zu folgen, deren Antrag der Fassung des Ständerates entspricht.

Bei Artikel 41b bitte ich Sie, meinem ebenfalls der Version des Ständerates entsprechenden Minderheitsantrag zu folgen. In Artikel 41b geht es um die Förderung der Installation von Ladestationen durch den Bund. Wir haben das Thema hier bereits ausführlich diskutiert, aber entgegen der ursprünglichen Version des Bundesrates, welcher Subventionen von 30 Millionen Franken vorsah, wären es im Moment noch 20 Millionen Franken. Sie würden aber in einen Markt eingreifen, der bereits auf Hochtouren läuft. Die Elektrifizierung ist in vollem Gange, und sie ist unter anderem ein Grund dafür, dass die Strompreise sehr, sehr hoch sind. Es macht schlichtweg auch ordnungspolitisch und ökonomisch keinen Sinn, Staatsgelder in einen völlig überhitzten Markt zu pumpen.

Die Kommission des Nationalrates hat noch eine Verschlimmbesserung vorgenommen, indem sie in ihrem Antrag die Förderung von Ladeinfrastrukturen für öffentliche Parkplätze gestrichen hat. Wenn die Installation von Ladestationen mit Staatsgeldern subventioniert würde, dann sollten die Ladestationen theoretisch auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, indem sie auf öffentlichen Parkplätzen und nicht nur in Mehrfamilienhäusern oder in Betrieben mit Arbeitsplätzen installiert werden. Aber warum haben Sie in der Kommission die öffentlichen Parkplätze gestrichen? Weil Sie die öffentlichen Parkplätze generell streichen und Autos langfristig aus dem öffentlichen Raum verbannen möchten. Davor möchte meine Minderheit warnen.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit zu folgen, welcher der Fassung des Ständerates entspricht. Es macht auch ökonomisch Sinn, dieses Geld nicht zu sprechen und keine weitere Umverteilung vorzunehmen.

Nordmann Roger (S, VD): La principale divergence avec le Conseil des Etats est à l'article 3, et elle est assez fondamentale. Il s'agit de savoir si nous fixons un objectif minimum de réduction à réaliser en Suisse ou si nous envisageons que la Suisse, au lieu de réduire les émissions en Suisse, puisse très largement acheter des réductions à l'étranger. Qu'est-ce que cela veut dire: acheter des réductions à l'étranger? Cela veut dire trois choses.

Premièrement, cela veut dire qu'au lieu d'investir en Suisse, par exemple pour isoler des maisons, remplacer des chauffages, équiper de voitures électriques ou moderniser nos usines, la Suisse va financer des projets à l'étranger, par exemple des bus électriques en Thaïlande plutôt qu'à Nyon, à Brigue ou à Altstetten.

Deuxièmement, acheter des réductions à l'étranger veut dire qu'il faut chaque année, pour compenser les émissions qui ne diminuent pas, sponsoriser davantage de nouveaux projets à l'étranger pour compenser les réductions que l'on n'a pas faites en Suisse.

Troisièmement, cela signifie que la Suisse maintient sa dépendance au pétrole et au gaz. Les importations de pétrole et de gaz s'élevaient à 11 milliards de francs en 2022, et c'est la somme avant taxes. La facture pour les consommateurs finaux s'élève à 22 milliards de francs en 2022, soit une somme astronomique.

Cette stratégie dite des compensations à l'étranger avait été inventée dans les années 1990 par les importateurs de pétrole et de voitures pour maintenir inchangé le volume de leur chiffre d'affaires. Pour ces milieux, on





comprend assez bien l'intérêt économique à maintenir la dépendance de la Suisse aux énergies fossiles, mais ce n'est pas dans l'intérêt de la Suisse. Ici, au Parlement, nous devons faire prévaloir l'intérêt général, incarné par la proposition de la majorité, prévoyant au moins 70 pour cent de réduction en Suisse.

C'était d'ailleurs une proposition de compromis envers le Conseil des Etats, puisque nous avons décidé d'un minimum de trois quarts de réduction lors du premier passage au Conseil national. Last, but not least: en juin 2023, le peuple suisse a accepté, par 59 pour cent des voix, le principe de la neutralité climatique en 2050. Il serait regrettable qu'à la première décision de mise en oeuvre, le Parlement adopte des astuces afin de contourner la décision populaire. Je vous remercie donc, à l'article 3, de suivre la majorité en fixant au moins 70 pour cent de réduction en Suisse.

A l'article 10, je vous prie, dans le même esprit, de suivre la majorité afin de durcir les normes d'émission des voitures. La majorité vous propose d'y aller pas à pas, alors que la minorité vous propose de stagner entre 2025 et 2029, puis d'avoir une réduction brutale. Il est plus prévisible d'y aller pas à pas. Cela permet de développer progressivement l'électromobilité et les bornes de recharge. C'est plus prévisible pour tout le monde. La solution de la majorité est donc meilleure.

Wismer-Felder (Priska (M-E, LU): Wir befinden uns fast schon im Schlusspurt des CO2-Gesetzes. Es sind noch einige Differenzen offen, bei denen es sich aber um alles andere als um Kleinigkeiten handelt. Wir sind in einigen Punkten dem Ständerat gefolgt, gleichwohl gibt es noch schwerwiegende Differenzen. Es war und ist schwierig, das möchte ich hier festhalten, in dieser kurzen Zeit von der Beratung des Ständerates über unsere Beratung in der Kommission bis zur heutigen Sitzung wirklich gefestigte Antworten auf die vielen Fragen zu finden. Es geht jetzt aber noch um wichtige Themen wie das Inlandziel, den kontinuierlichen Absenkpfad bei Autoimporten und die LSVA-Reduktion für Fahrzeuge, welche mit alternativen Technologien unterwegs sind; dazu ist ein Einzelantrag eingereicht worden.

Zum Inlandziel: Ein hoher Anteil an Kompensation im Inland garantiert, dass Innovationen bei uns gefördert werden und Massnahmen im Inland umgesetzt werden. Ja, diese kosten etwas mehr als im Ausland, sie bringen uns aber viel mehr eigenen Nutzen. Es ergibt wirklich keinen Sinn, zum Beispiel eine Elektrifizierung der Busse in Thailand zu unterstützen und selbst weiterhin mit unseren Bussen umherzufahren. Wir profitieren von neuen Infrastrukturen bei uns. Ich glaube, hier dürfen wir tatsächlich einmal ein bisschen egoistisch sein und an uns denken. Unterstützen Sie deshalb bitte die Mehrheit.

In einem weiteren hart umkämpften Artikel geht es um die verbindlichen Ziele bei Autoimporten. Unsere Fraktion unterstützt auch hier die Mehrheit, die fordert, dass ein kontinuierliches Ziel, also ein jährliches Ziel, angestrebt wird. So können wir garantieren, dass nicht einfach nach vier Jahren irgendein Sprung produziert wird, sondern wir uns auf einen sich gleichmässig fortsetzenden Absenkpfad begeben.

Herr Giezendanner hat gesagt, dass die Technologie Sprünge macht. Diese Aussage unterstütze ich; das ist so. Allerdings macht sie es nicht im Fünfjahresschritt, wie es im

AB 2024 N 203 / BO 2024 N 203

Gesetz jetzt gemäss Beschluss des Ständerates vorgesehen wäre. Die Importe sollen vielmehr so ausgerichtet werden, dass wirklich dieser Absenkpfad verfolgt wird.

Ein weiterer hart umkämpfter Artikel ist Artikel 4 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Es geht hier um die Befreiung oder eben allenfalls, gemäss Minderheitsantrag, um die Reduktion der LSVA. Hier liegt ein Einzelantrag Wasserfallen Christian vor, der der ursprünglichen Mehrheitsversion der ständerätlichen UREK entspricht. Zu diesem Artikel ist Folgendes zu sagen: Am letzten Donnerstag wurden in der Ständeratsdebatte hierzu abenteuerliche Zahlen herumgereicht. Diese Zahlen konnten nicht erhärtet werden; es waren falsche Zahlen, um es deutlich zu sagen. Leider wurden diese aber nicht richtiggestellt.

Da die Diskussion im Ständerat wirklich finanzpolitisch begründet war, sind wir der Meinung, dass es hier eine Differenz braucht, um diesen Artikel noch einmal zu besprechen, um diesen Zahlen besser auf den Grund zu gehen und dieses Thema nicht in dieser Runde bereits abzuschliessen. Reaktionen aus der Branche zeigen klar, dass mit der Variante, die sich am Ende im Ständerat durchgesetzt hat, die Planungssicherheit fehlt. Hier dürfen wir nicht fahrlässig Innovationen abwürgen, die uns auf dem Weg zur Erreichung des Ziels netto null bis 2050 helfen würden. Ich bitte Sie, dem Einzelantrag Wasserfallen Christian zu folgen und somit zuzulassen, dass wir hier noch einmal darüber sprechen können.

Zusammenfassend darf ich sagen: Unsere Fraktion wird überall der Mehrheit folgen und einzig beim erwähnten Artikel 4 Absatz 1bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes dem Einzelantrag Wasserfallen Christian folgen.

Girod Bastien (G, ZH): Nehmen wir den Klimaschutz ernst? Das ist hier die Frage. Nehmen wir den Volkswillen,





das klare Ja zum Klima- und Innovationsgesetz und zum Ziel, netto null bis 2050 in der Schweiz zu erreichen, ernst? Das ist in dieser Differenzvereinbarung die Frage; denn der Ständerat hat ein bereits schwaches Gesetz noch weiter abgeschwächt, und das hat er getan, obwohl die Klimaerhitzung die grösste Herausforderung, die grösste Bedrohung ist, die wir in diesem Jahrhundert haben. Sie bedroht unsere Lebensgrundlage, sie ist auch für die Schweiz, für die Landwirtschaft, für die Bauern eine grosse Bedrohung.

Was die Schweiz macht, ist wichtig. Wir können aufzeigen, dass es geht und wie es geht, oder umgekehrt können wir jenen, die nichts machen, die Möglichkeit geben, dass sie auf die Schweiz zeigen und sagen: Ja, sogar die Schweiz macht nicht vorwärts und erreicht ihre Ziele nicht. Genau das droht mit der Version des Ständerates. Der Ständerat hat Differenzen geschaffen, die nicht mit einer verantwortungsvollen Klimapolitik zusammengebracht werden können. Er will möglichst wenig in der Schweiz machen; das ist nicht der richtige Ansatz. Deshalb ist dieses Festhalten an den 75 Prozent im Inland so wichtig. Auch der Beschluss der Mehrheit der UREK-N ist schon eine Verbesserung, um sicherzustellen, dass wir möglichst viel in der Schweiz machen. Dass man in der Schweiz mehr machen kann, zeigen auch die offenen Differenzen, die wir hier noch haben. Schauen Sie, viele Sektoren werden hier aufgeführt werden: die Holzwirtschaft, die Waldwirtschaft, der Strassenverkehr. Alle sollen einen Beitrag leisten – ausser dem Finanzsektor. Da vergeben wir uns eine Chance, denn der Finanzsektor kann und soll hier auch einen Beitrag leisten, das ist eigentlich sonnenklar. Im Abkommen von Paris steht klipp und klar, dass es auch um die Finanzflüsse geht. Auch gemäss Klima- und Innovationsgesetz, das die Bevölkerung angenommen hat, ist klar, dass der Finanzsektor einen Beitrag leisten soll. Ich bitte Sie deshalb, hier unserer Minderheit zuzustimmen.

Bei der Neuwageneffizienz bitte ich Sie, der Mehrheit der UREK-N zu folgen. Hier geht es nämlich darum, das grosse Potenzial zu nutzen, das besteht, wenn wir auf effizientere Neuwagen setzen. Das ist ein sehr günstiges Potenzial, weil sowohl die Haushalte profitieren, da sie weniger Benzin-, weniger Treibstoffkosten haben, als auch das Klima, weil diese Fahrzeuge effizienter sind. Hier geht es also wirklich darum, die Fahrzeuge zu nutzen, die heute auf dem Markt sind und viel weniger CO₂ ausstossen.

Dann zur Frage, wie man mehr im Inland und mehr für die Förderung von Ladestationen machen kann: Wir müssen sehen, dass wir hier bezüglich Elektromobilität an einem kritischen Punkt sind. Bis jetzt waren es vor allem Hauseigentümer, die sich solche Fahrzeuge gekauft haben. Jetzt kommen wir an den Punkt, an dem diese Fahrzeuge immer günstiger werden und sich auch immer mehr Mieter solche Fahrzeuge kaufen. Aber dann ist es natürlich wichtig, dass diese die Möglichkeit haben, die Fahrzeuge aufzuladen. Um sie aufzuladen, brauchen sie eine Infrastruktur. Das kostet nicht sehr viel, aber gerade für Mieter ist das zum Teil eine Herausforderung, weil der Eigentümer ja einverstanden sein muss. Deshalb ist es wichtig, dass der Bund eine Informationskampagne machen, aber auch eine gewisse Unterstützung leisten kann, damit es bei Arbeitgebern und Mehrparteienhäusern mehr Ladestationen gibt. Das wäre möglich, wenn wir der Mehrheit folgen. Das wäre im richtigen Moment die richtige Massnahme, um sicherzustellen, dass wir hier vorwärtskommen.

In diesem Sinn bitte ich Sie, der Mehrheit der UREK-N zu folgen, ausser bei den beiden grünen Minderheiten; ich bitte Sie, diese Minderheiten zu unterstützen. Damit stellen wir sicher, dass wir nach dem Volksentscheid zum Klima- und Innovationsgesetz den Klimaschutz ernst nehmen, wie es unserer Verantwortung gegenüber künftigen Generationen entspricht, und möglichst viele Massnahmen in der Schweiz umsetzen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Wir sind bei den Differenzen zu unserem sehr milden CO₂-Gesetz. Die Grünliberale Fraktion wird praktisch überall der Mehrheit folgen und einmal die Minderheit sowie den Einzelantrag Wasserfallen Christian unterstützen.

Bei Artikel 3 Absatz 2 bitten wir Sie, bei der Mehrheit zu bleiben. Es geht um den Inlandanteil. Die GLP-Fraktion wäre klar für einen höheren Anteil, aber das Angebot der Kommissionsmehrheit mit 70 Prozent ist ein klares Kompromissangebot an den Ständerat, der hier etwas weniger wollte.

Bei Artikel 4 Absatz 2 bitten wir Sie, die Minderheit Clivaz Christophe zu unterstützen und den Finanzsektor hier mit zu erwähnen. Wir haben dieses Thema bereits im Klima- und Innovationsgesetz aufgenommen, und dies wäre hier nur folgerichtig. Ich appelliere an diejenigen, die hier skeptisch sind: Es steht nichts Konkretes drin. Wenn wir aber den Finanzsektor hiervon ausnehmen, drohen auf Initiativseite Dinge, die Sie vielleicht gar nicht wollen. Hier hätten wir eine Grundlage, auf der man auch milde Branchenlösungen angehen könnte – und mit dieser Ergänzung ist übrigens auch die Branche einverstanden. Wir können diesen Minderheitsantrag also getrost unterstützen.

Bei Artikel 10, der Neuwageneffizienz, sind wir ebenfalls klar bei der Mehrheit. Auch hier haben wir eine gewisse Anpassung in Richtung Ständerat, damit wir hier noch ein bisschen effizienter sind und mehr "low-hanging fruits" pflücken können.

Bei Artikel 11 Absatz 7 bitten wir Sie ebenfalls, bei der Mehrheit zu bleiben und die Lex Tesla nicht mehr zuzu-



lassen. Es ist schon etwas speziell, wenn man einen Tesla fährt – um meine Interessenbindung offenzulegen – und dann irgendeinen SUV-Diesel fahren kann und dies dann auf null kompensiert wird. Das ist schon etwas speziell: Dann bezahle ich eigentlich dafür, dass der andere trotzdem gratis herumfahren darf.

Zu Artikel 11a möchte ich noch einen Hinweis machen. Es gab im Ständerat einen Einzelantrag Wicki, der den Begriff "synthetische Treibstoffe" abschwächen wollte. Zuhanden des Amtlichen Bulletins wurde auch festgehalten, es handle sich wohl um einen redaktionellen Fehler der UREK-N. Ich möchte hier festhalten: Es war ein bewusster Entscheid, den Einsatz von synthetischen Treibstoffen mit einer möglichen Förderung zu versehen. Das steht auch so im alten CO₂-Gesetz und basiert notabene auf der Motion Böhni Thomas, die ich übernommen habe. Es ist eindeutig nur "synthetischer Treibstoff" gemeint, weil sonst indirekt die Flottenziele reduziert werden und wir hier eine Tür öffnen würden, was nie so geplant war. Ihre UREK ist

AB 2024 N 204 / BO 2024 N 204

einstimmig für Festhalten an der ursprünglichen Variante. In dem Sinne ist das heute keine Diskussion, aber ich richte mich an den Ständerat bzw. Herrn Wicki, dass er unser Protokoll genau lesen soll.

Bei Artikel 41b Absatz 1 folgen wir ebenfalls der Mehrheit. Hier geht es um die Ladestationen. Hier bieten wir dem Ständerat ebenfalls einen Kompromiss an, und zwar folgenden: Der Schwerpunkt soll bei Basisinstallationen von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden und in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen liegen. Installationen von Ladeinfrastrukturen auf öffentlichen Parkplätzen sollen hingegen hier nicht mehr unterstützt werden, was auch richtig ist: Diese Finanzierung ist Sache der Gemeinden und der Kantone, sie muss nicht über Bundesmittel bzw. über aus dem CO₂-Gesetz generierte Mittel erfolgen.

Last, but not least werden wir den Einzelantrag Wasserfallen Christian zum LSVA-Gesetz unterstützen. Hier geht es um die Technologieneutralität. Ursprünglich entspricht der Antrag etwa dem, den ich in der UREK-N eingebracht habe, um eben diese Technologieneutralität zu ermöglichen. Der Ständerat hat diesen Antrag dann abgelehnt, mit doch etwas fantasievollen Zahlen dazu, was das kosten würde. Es ist aber klar: Da der Bundesrat in der Verordnung den Reduktionssatz bestimmt, hat es der Bundesrat auch in der Hand, wie viel weniger Einnahmen am Schluss bei der LSVA generiert werden. Auch hier bitten wir Sie, im Sinne einer Anschubfinanzierung – unabhängig davon, ob elektrisch, mit Wasserstoff oder mit Synfuels – dem Einzelantrag zuzustimmen und diese Anschubfinanzierung mit einer Differenz noch einmal in den Ständerat zu schicken, damit diese Zahlendiskussion sehr offen und klar geführt wird.

Im Übrigen bitten wir Sie, dem Ständerat zu folgen, die Differenzen zu schliessen und hier langsam in die Zielgerade einzubiegen.

Rösti Albert, Bundesrat: In der Tat sind wir im Endspurt zu diesem Gesetz, aber die Entscheide, die Sie hier noch treffen, sind wirklich von Bedeutung.

Beim ersten Entscheid geht es um den Inlandanteil. Ich sage Ihnen einfach die Fakten: Wir haben in diesem Gesetz Massnahmen, sie werden jeweils von unseren Spezialisten berechnet, die etwa zwei Drittel des CO₂-Bedarfs bis 2030 zu reduzieren vermögen. Von daher wäre es blosse Theorie, wenn wir jetzt 70 oder 75 Prozent hineinschreiben würden. Das macht keinen Sinn. Das macht vor allem keinen Sinn, weil der Bundesrat verpflichtet ist, den Anteil direkt nach Abschluss des Gesetzes in der Verordnung festzulegen. Dazu ist er verpflichtet, damit er die Massnahmen, die festgelegt wurden, richtig vollzieht und nicht sagen kann, es ist ja jetzt ein Anteil drin, also kommt es nicht so darauf an. Das wollen wir auch nicht. Wir wollen das, was möglich ist, tun. Aber eben, wir wollen das, was möglich ist, tun und nicht etwas, von dem wir noch vor dem Schreiben der Verordnung wissen, dass es zwar im Gesetz ist, aber mit den Massnahmen nicht umgesetzt werden kann. Ich bitte Sie deshalb, hier der Minderheit II (Vincenz) zu folgen und noch keinen Inlandanteil in das Gesetz zu schreiben.

Es ist klar, das bedeutet, dass wir einen Teil im Ausland kompensieren. Ich möchte hier einfach nochmals die Logik der Auslandkompensation kundtun. Die Kompensation von CO₂ mit konkreten Projekten im Ausland ist heute noch – vielleicht "noch" – günstiger als im Inland. Es ist dem Klima weltweit egal, wo wir CO₂ einsparen, ob in der Schweiz oder in Thailand, mit dem wir beispielsweise einen solchen Kompensationsvertrag haben; auch mit Chile zum Beispiel haben wir einen Vertrag abgeschlossen. Im Gegenteil, wir können heute mit einem Franken Einsatz für ein solches Projekt, das gleichzeitig als Entwicklungshilfeprojekt angesehen werden kann, unter Umständen viel mehr CO₂ kompensieren als mit dem gleichen Franken in der Schweiz. Deshalb macht es Sinn, auch weil wir in der Schweiz weiter sind und weil in der Schweiz jede Tonne Kompensation mehr kostet.

Klar ist: Das Ziel netto null bis 2050, das haben wir. Das heisst, wir müssen das, was wir jetzt nicht reduzieren, zwischen 2040 und 2050 noch reduzieren. Bis dann ist die Technologie weiterentwickelt, bis dann werden die



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Preise für die Reduktion der letzten Tonnen CO₂ auch hier gesunken sein, und auch die Entwicklungsländer müssen dann noch ihren Rest beitragen. Deshalb macht es auch ökonomisch durchaus Sinn, jetzt einen Teil im Ausland kompensieren zu lassen, zumal dies in Artikel 6 Absatz 2 des Pariser Abkommens ausdrücklich festgehalten ist und zumal die Schweiz inzwischen 14 Abkommen in diesem Bereich abgeschlossen hat. Es ist mir klar – es wurde vorhin in der Fragestunde angetönt –, dass man das gut kontrollieren muss und dass es keine doppelte Zählung im betreffenden Land und in der Schweiz geben darf. Das ginge natürlich nicht und würde nicht aufgehen.

In Kürze gesagt: Verzichten Sie auf ein Inlandziel, folgen Sie der Minderheit II.

Dann in Kürze: Ob Sie den Finanzsektor berücksichtigen oder nicht, spielt in diesem Gesetz eine untergeordnete Rolle. Im Klima- und Innovationsgesetz, das ja das übergeordnete Gesetz für die CO₂-Reduktion ist, über das abgestimmt wurde, ist die Finanzbranche insgesamt berücksichtigt. Hier in Artikel 4 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes ist es von rein deklaratorischem Charakter, wenn Sie der Minderheit Clivaz Christophe folgen. Wir sind am Ende des Gesetzes, wir sind in der Differenzbereinigung. Folgen Sie der Mehrheit, dann folgen Sie dem Ständerat, und wir haben diese Differenz bereinigt, ohne etwas geändert zu haben.

Ich komme damit zu den Absenkpfeilen. Auch das ist ein ganz wichtiger Artikel. Es wurde in der Fragestunde gefragt, ob die Autos genug zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen würden. Mit dieser Lösung, wie sie hier jetzt im Gesetz präsentiert wird, übernehmen wir eins zu eins die Emissionswerte aus der EU. Die Emissionswerte aus der EU sind für die Schweiz relativ streng. Wir haben einen Fuhrpark mit grösseren Autos und SUV, der im Durchschnitt höhere Emissionen aufweist – auch wegen der gebirgigen Gebiete, wegen der unterschiedlichen Topografie. Die Ausgangslage ist eine andere. Also starten wir in der Schweiz eigentlich mit einem Rückstand. Deshalb hat man im letzten CO₂-Gesetz auch eine Ausnahme dazu gemacht. Nun geht man vollständig auf die EU-Vorgaben ein und macht für die schweizerischen Verhältnisse keine Ausnahme mehr; das ist wichtig zu sagen.

Ich komme jetzt auf die Haltung des Bundesrates zur jährlichen Messung zu sprechen. "Der Bundesrat kann für die Jahre 2025 bis 2029 [...] Zwischenziele vorsehen." Lassen Sie das weg, folgen Sie auch hier der Minderheit bzw. dem Ständerat. Mit diesen Zwischenzielen würden Sie einen klaren Swiss Finish schaffen und damit mehr verlangen. Es ist klar: Die technologische Entwicklung verläuft nicht genau nach Jahren. Technologiesprünge verlaufen unterschiedlich, und wenn man eine längere Zeit zur Anpassung hat, kann man das auch besser planen und besser umsetzen. Wir wollen ja nicht einfach um der Sanktionen willen, dass die Branche Sanktionen zahlen muss. Wir wollen, dass die Branche möglichst rasch an das Ende dieser Ziele kommt, nämlich im Jahr 2029 oder 2030. Es ist auch ein administrativer Zusatzaufwand, jedes Jahr diese Messung zu machen, für die Unternehmungen und für die Verwaltung.

Deshalb bitte ich Sie, hier auf den Swiss Finish zu verzichten und entsprechend der Minderheit Giezendanner zu folgen.

Die Frage, ob Importeure und Hersteller, die sich nicht zu einer Emissionsgemeinschaft zusammengeschlossen haben, untereinander Fahrzeuge abtreten können, ist eine kleine Angelegenheit: Der Bundesrat möchte das zulassen, damit auch die kleinen Importeure, die keine solchen Emissionsgemeinschaften haben, hier die Möglichkeit haben, sich anzuschliessen. Ich bitte Sie, sich hier der Minderheit Wasserfallen Christian anzuschliessen.

Dann zu Artikel 11a: Hier wäre ich froh, wenn Sie festhalten könnten. Gemäss Beschluss des Nationalrates sollen nur synthetische Treibstoffe angerechnet werden, nicht auch erneuerbare Treibstoffe. Bereits die Anrechnung von synthetischen Treibstoffen ist gegenüber den Regulierungen der EU faktisch ein Swiss Finish. Eine Ausdehnung auf alle erneuerbaren Treibstoffe würde die Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge weiter verwässern. Die klassischen biogenen Treibstoffe – Biodiesel und Bioethanol – können auch zukünftig und wie bisher über das Instrument der

AB 2024 N 205 / BO 2024 N 205

Kompensationspflicht für die Treibstoffimporteure unterstützt werden. Deshalb bitten wir Sie, in Artikel 11a den Terminus "synthetische Treibstoffe" zu belassen und somit auch gemäss Kommissionsmehrheit am Beschluss des Nationalrates festzuhalten.

Ich komme noch zur Finanzierung der Ladestationen. Sie wissen, der Bundesrat hat Ihnen von Anfang an empfohlen, einen Anstoss für die Finanzierung der Ladestationen zu geben, zumal die Elektroautos schon an sich teurer sind. Die Frage ist immer, was zuerst war, das Huhn oder das Ei. In einem Markt muss beides parallel kommen. Die Entwicklung von Elektroautos geht zwar voran, aber nur schleppend, und im Moment werden zu wenig Ladestationen gebaut. Insbesondere in Mehrparteiengebäuden fehlen Ladestationen. Sie dürfen in Ihrer Garage nicht ohne den Mehrheitsbeschluss einer Versammlung eine Ladestation bauen. Um





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



das zu vereinfachen, empfehlen wir hier doch Subventionen.

Der Bundesrat hat 30 Millionen Franken empfohlen. Der Nationalrat hat diesen Betrag anfänglich unterstützt. Der Ständerat ist davon abgewichen. Der Nationalrat ist dann auf 20 Millionen Franken eingeschwenkt, aber der Ständerat hat das immer noch nicht gewollt. Der Nationalrat hat nun noch einmal reduziert und gesagt, dass mit solchen Unterstützungsmassnahmen keine öffentlichen Plätze unterstützt würden, sondern nur noch Ladestationen in Mehrparteiegebäuden und in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen, also dort, wo es schwieriger ist, Ladestationen einzubauen.

Ich bitte Sie deshalb, hier der Mehrheit zu folgen und nochmals einen Versuch zu starten. Wenn man weiss, wie viele Ladestationen es gemäss Roadmap brauchen wird, sind 20 Millionen Franken pro Jahr ein bescheidener Betrag. Viele haben gefragt, was man beim Auto für die Dekarbonisierung mache: Subventionen für Ladestationen wären ein Anreiz und die Bundeskasse würde dadurch nicht massiv in eine falsche Ecke gedrängt. Stimmen Sie hier deshalb mit der Kommissionsmehrheit.

Abschliessend komme ich zum eigentlich wichtigsten Antrag. Es ist eine gewisse Kontroverse darüber entbrannt, ob die LSVA-Entlastung weitergeführt werden soll oder eben nicht. Sie stimmen hier über Folgendes ab: Entweder Sie streichen gemäss Antrag der Kommission Absatz 1bis gemäss ursprünglichem Entwurf des Bundesrates – "Fahrzeuge, die elektrisch angetrieben werden, sind bis zum 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit." – oder Sie stimmen dem Einzelantrag Wasserfallen Christian zu.

Ich erkläre Ihnen den Unterschied der beiden Anträge. Ich beantrage Ihnen, den Absatz gemäss Entwurf des Bundesrates zu streichen, weil der Bundesrat inzwischen eine andere Gesetzesvorlage formuliert hat, die durchaus mit diesem Absatz übereinstimmt. Ich spreche also beide Male selbstverständlich im Rahmen der Position des Bundesrates. Der Bundesrat hat am 14. Februar eine Vernehmlassung für eine Revision der LSVA gestartet. Es geht darum, dass man dereinst auch anders als mit Benzin oder Diesel angetriebene Autos mit Steuern belasten muss, um die LSVA und damit auch den BIF weiter zu äufnen, damit die Verlagerungspolitik usw. weiter funktioniert. Die Frage ist, ab wann diese Belastung greifen und wie hoch sie sein soll. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass wir das jetzt nicht im Rahmen dieses Gesetzes machen sollten. Heute gilt per Verordnung, dass die Elektrolastwagen und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSVA befreit sind. Jetzt haben wir die Vernehmlassung zur Revision im Umlauf, und dort haben wir einen Vorschlag, dass Elektrolastwagen und Wasserstofflastwagen ab 2030 entweder einen Investitionskostenbeitrag oder eine Teilentlastung für die LSVA erhalten.

Herr Wasserfallen will nun ab sofort, also ab Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 2025, eine Teilentlastung von der LSVA, ausgedehnt auch auf andere technische Möglichkeiten, vor allem auf Biotreibstoffe. Wenn wir das tun, heisst das mit anderen Worten, dass die Elektrolastwagen bereits ab dem 1. Januar 2025 nicht mehr vollständig von der LSVA entlastet werden. Das würde die Entwicklung bremsen. Deshalb bin ich klar der Meinung: Stimmen Sie dem Entwurf des Bundesrates zu, der immer wollte, dass die Entlastung bis 2030 vollständig bleibt und dass ab 2030 mit dem neuen LSVA-Gesetz ein Investitionsbeitrag oder eine Teilentlastung folgt. Ich bitte Sie also, bei allem Verständnis für den Einzelantrag Wasserfallen Christian: Lehnen Sie den Antrag ab, wenn Sie auf längere Frist eine Förderung der Elektrolastwagen wollen.

Im Einzelantrag Wasserfallen Christian auch enthalten ist eine Reduktion für Biotreibstoffe. Ich frage Sie aber: Wie wollen Sie Biotreibstoffe in einem normalen Tank messen? Das müssen Sie mit einer Pipette machen. Aus unserer Sicht ist das gar nicht umsetzbar. Die Kosten für einen Lastwagen mit Biotreibstoffen sind ja nicht gleich hoch, und es ist ein gleicher oder ähnlicher Motor möglich.

Ich habe jetzt etwas lange gesprochen, ich hoffe, man hat es verstanden. Wenn Sie wollen, dass Elektrolastwagen noch so lange wie möglich, d. h. bis 2030, voll entlastet werden, dann stimmen Sie der Mehrheit und dem Ständerat zu, Absatz 1bis zu streichen. Es gibt dann ein neues LSVA-Gesetz, das die Sache ab 2030 mit Investitionsbeiträgen und Rabatten neu regelt. Da haben dann alle die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen, vor allem die Lastwagenfahrer und -verbände, damit wir ein adäquates System schaffen können.

Nordmann Roger (S, VD): Monsieur le conseiller fédéral, ma question est la suivante: ai-je bien compris que si nous adoptons la proposition Wasserfallen Christian pour la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) dès l'année prochaine, il n'y aura plus un allègement complet de la RPLP pour les camions électriques et les camions à l'hydrogène, alors que, si nous votons pour le statu quo, comme vous avez dit, cela signifie que, jusqu'en 2030 environ, les camions électriques et les camions à hydrogène seront complètement exemptés de la RPLP?

Rösti Albert, Bundesrat: Das ist richtig. Das ist richtig, weil der Einzelantrag Wasserfallen Christian sagt, dass für Fahrzeuge, die elektrisch oder mit erneuerbarem Treibstoff betrieben werden, eine nach Technologie





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



differenzierte LSVA-Reduktion gilt; sie ist differenziert. Diese würde ab 1. Januar 2025 gelten.

Wir – der Bundesrat – haben in der Verordnung eine vollständige Entlastung der Elektrolastwagen von der LSVA festgehalten. Damit Sie ganz sicher sind, kann ich Ihnen aus dem erläuternden Bericht, den der Bundesrat am 14. Februar 2024, also erst gerade, verabschiedet hat, zitieren: "Die Aufhebung der Befreiung" – der Befreiung von der LSVA, das steht vorne – "ist per 1. Januar 2031 vorgesehen, danach sollen auch elektrisch angetriebene Fahrzeuge abgabepflichtig sein." Sie sehen also im Bericht den letzten Beschluss des Bundesrates, dass er diese Befreiung über die Verordnung sicherstellen will. Das hat er das letzte Mal am 14. Februar bestimmt.

Müller Leo (M-E, LU): Herr Bundesrat, auch ich habe zu Artikel 4 Absatz 1bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes eine Frage. Sie beantragen, eben diesen Artikel zu streichen und auch dem Einzelantrag Wasserfallen Christian nicht zuzustimmen.

Jetzt meine Frage: Wie wollen Sie eine Planungssicherheit herstellen und beibehalten, wenn Sie jetzt auf ein künftiges Gesetzesprojekt verweisen, dessen Ausgang unbekannt ist? Sind Sie sich nicht bewusst, dass innovative Projekte wie jenes in Dagmersellen, wo ein grosses Ökoenergiesystem entstehen soll, abgewürgt werden, weil die Rechtssicherheit nicht mehr besteht?

Rösti Albert, Bundesrat: Wir wollen ja gerade Rechtssicherheit bieten, indem wir eben auch in der Botschaft klar sagen: Diese Verordnung, die die Entlastung schafft, gilt bis 2030. Wir arbeiten jetzt zur Weiterentwicklung der LSVA und hinsichtlich einer LSVA-Reduktion sehr eng mit dem betroffenen Verband, d. h. mit der Astag, zusammen. Die Vorlage ist jetzt in der Vernehmlassung, und diese dauert drei Monate. Wir wissen also bereits im Sommer, sechs Jahre vor dem Auslaufen, ob wir mit einem Rabattsystem oder mit einem Investitionssystem eine Chance haben.

AB 2024 N 206 / BO 2024 N 206

Sie müssen sich gewahr werden, dass Sie mit diesem Artikel hier voll der Verordnung ausgesetzt sind und nur für acht Jahre etwas geregelt haben, und wenn wir mit der Verordnung knapp dran sind, werden die Elektrolastwagen auch nur einen Rabatt haben und nicht völlig entlastet werden. Je schneller wir sind, desto besser. Ich glaube, der Wille, diese Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes möglichst rasch, in den nächsten zwei Jahren durchzuziehen, ist da. Es ist allen klar, dass man hier vorwärts machen muss.

Sie kennen die Verordnung zu diesem Artikel nicht. Sie sprechen nun ein bestimmtes Projekt an. Die Frage ist, ob wir Geld ausgeben wollen für Projekte, bei denen es gar nicht um diese Kostendifferenz wie bei den Elektrolastwagen geht; das ist hier die grosse Frage.

Bürgin Yvonne (M-E, ZH): Geschätzter Herr Bundesrat, ich habe ebenfalls eine Frage zu Artikel 4 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Unter Absatz 1 steht, dass Fahrzeuge, die elektrisch angetrieben werden, bis am 31. Dezember 2030 von der Abgabe befreit sind. Können Sie mir sagen, ob mit dieser Formulierung auch Fahrzeuge darunterfallen, welche mit Wasserstoff betrieben werden?

Rösti Albert, Bundesrat: Ja, das kann ich Ihnen bestätigen. Es sind Fahrzeuge, die elektrisch und mit Wasserstoff, nicht aber mit Bioethanol angetrieben werden.

Girod Bastien (G, ZH): Geschätzter Herr Bundesrat, ich habe keine Frage zur LSVA, dazu scheinen mir Ihre Ausführungen klar zu sein, aber zum Inlandziel. Sie haben so quasi gesagt, die Massnahmen bringen bis jetzt eine Reduktion von 66 Prozent; das werden wir in die Verordnung schreiben, damit haben wir ein Inlandziel. Aber der Punkt ist ja, dass das zu wenig ist. Damit sagen Sie eigentlich, dass Sie während der nächsten sechs Jahren keine zusätzlichen Massnahmen mehr ergreifen wollen. Deshalb meine Frage: Müsste man, wenn man möchte, dass man Anstrengungen unternimmt, um zu schauen, ob man doch noch die eine oder andere Massnahme zusätzlich in der Schweiz machen könnte, dann nicht einem Inlandziel, das etwas höher ist, also 75 Prozent oder mindestens 70 Prozent, zustimmen? So würde man eben nach Möglichkeiten suchen, noch etwas mehr in der Schweiz zu machen.

Rösti Albert, Bundesrat: Nun gut, der Bundesrat kann letztlich nichts ohne Gesetzesgrundlage erzwingen. Selbstverständlich werden wir uns dort, wo wir über Handlungsspielraum verfügen, darum bemühen, diesen optimal auszuschöpfen – ich spreche von den Innovationsgeldern in Höhe von 1,2 Milliarden Franken im KIG-Topf, über den nun auch die Ordnungsrevision läuft. Es ist durchaus möglich, dass wir damit Massnahmen fördern können, die eine grössere CO₂-Reduktion bewirken, als wir es heute berechnen. Es ist auch möglich, dass der Zubau von erneuerbaren Energien rascher vonstattengeht, als wir es heute berechnen; diesen wer-





den wir sicher nicht bremsen. Weiter ist es möglich, und das erhoffe ich mir insgeheim, dass die Elektrifizierung des Verkehrs rascher voranschreitet, als wir es jetzt in unseren Massnahmen berechnen, und das absolut.

Also, diesbezüglich haben wir keine Differenz. Ich verstehe nun auch, was Sie damit meinen, dass man durchaus einen höheren Zielsetzungsgrad haben könne – das wäre dann die Basis. Ich glaube, man kann es von beiden Seiten her anschauen. Ich weiss ja auch: Wenn wir den Zielsetzungsgrad so setzen, kommt die Differenz dann im Zeitraum zwischen 2030 und 2040. Klar ist aber, dass wir nicht bremsen werden, um etwas besser zu machen, damit am Ende 66 Prozent im Gesetz steht. Schaut man sich aber die Abbauziele des Gesetzes an, ist es durchaus ambitioniert. Betrachtet man beispielsweise die Ziele beim Flugtreibstoff und die langsame Entwicklung von bezahlbarem Synfuel, ist mir die bescheidenere Zahl lieber.

Noch etwas: Wir haben so oder so die Zielsetzung, um die Hälfte zu reduzieren; diese Zielsetzung bleibt. Was wir am Schluss nicht reduzieren, muss schliesslich über Artikel 5 irgendwie kompensiert werden. Das wird dann noch ein "Hosenlupf" werden.

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Herr Bundesrat, Sie sprechen ja jetzt oft vom Schwerverkehrsabgabegesetz, vom neuen, das dann kommen wird, das ungefähr 2030 in Kraft tritt. Ich glaube Ihnen, dass Sie da eine gute Lösung finden. Aber können Sie nachvollziehen, dass die Branche jetzt Investitionssicherheit braucht, um überhaupt noch solche elektrisch betriebene Lastwagen anzuschaffen? Können Sie nachvollziehen, dass Ihre bevorzugte Variante, nur die Ordnungsvariante, gerade in der jetzigen finanziellen Situation den Unternehmen zu wenig Sicherheit gibt, damit sie glauben, dass sich ihre grossen Investitionen, die sie tätigen, am Schluss auch wirklich rechnen?

Rösti Albert, Bundesrat: Ja gut, ich muss sagen, dass mir die Branche zum Thema diese Frage betreffend ursprünglich andere Signale gegeben hat als jetzt in den letzten Tagen. Ich glaube, es geht mehr um die Frage, ob erneuerbare Treibstoffe auch befreit werden oder nicht. Hier geht es primär um diese Frage und um entsprechende Projekte und einzelne Unternehmen. Wir können das aber gar nicht vollziehen, oder Sie sagen, wie das gehen könnte. Meine Spezialisten jedenfalls haben mir dazu noch keine Antwort geben können. Wenn Sie in einem Tank Benzin und im anderen erneuerbares Benzin haben: Wie wollen Sie da sagen, welcher entlastet wird und welcher nicht? Das ist ja gar nicht möglich. Dieser Artikel gibt keine Rechtssicherheit, er ist nicht vollziehbar.

Artikel 4 Absatz 1bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes hingegen bietet Rechtssicherheit bis 2030 – bis 2030! Der Einzelantrag Wasserfallen Christian bietet Rechtssicherheit bis zur Schlussabstimmung hier im Rat, ab dann weiss kein einziger Fahrer eines Elektrolastwagens mehr, wie viel hier entlastet wird, bis wir in einem Jahr die Verordnung haben.

Wo Sie recht haben: Ich kann die Rechtssicherheit nicht über 2030 hinaus geben. Das kann ich nicht, das kommt auf den Gesetzgebungsprozess an. Da liegt es dann an Bundesrat und Parlament, sicherzustellen, dass dieses Gesetz, ich sage einmal, bis 2026, 2027 über die Bühne geht. Im Wissen darum, wie die Vernehmlassung zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes dann herauskommen wird, kann man ja dem Parlament und dem Bundesrat schon noch ein bisschen Vertrauen schenken.

Knutti Thomas (V, BE): Geschätzter Herr Bundesrat, besten Dank für Ihre Ausführungen. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass es im Sinne der Gleichberechtigung korrekt wäre, wenn auch Elektrofahrzeuge, gegenüber den anderen Fahrzeugen, bereits jetzt LSVA-besteuert würden? Ich spreche hier mitunter für das Transport- und das Kleingewerbe, das sich ein Elektrofahrzeug nicht unbedingt so schnell leisten kann. Wäre es in dem Sinne nicht korrekt, wenn Elektrofahrzeuge ab sofort auch besteuert würden, wie es der Einzelantrag Wasserfallen Christian vorsieht?

Rösti Albert, Bundesrat: Ja gut, ich glaube, es ist nicht unbedingt die Meinung von Herrn Wasserfallen, dass man sofort relativ stark heruntergeht. Die Meinung ist eher, dass man eben Lastwagen, die mit Bioethanol fahren, dann auch noch verbilligt.

Aber Sie haben recht: Der Bundesrat ist absolut Ihrer Meinung, dass jedes Fahrzeug, egal, mit welchem Treibstoff gefahren wird, letztlich gleich die Strassen braucht und den Strassenverbrauch gleich bezahlen muss. Jetzt ist die Frage nur, ab wann das sein soll. Da gleichzeitig auch das Klima- und Innovationsgesetz von der Bevölkerung angenommen wurde, gibt es das Ziel, einen Anreiz zu schaffen. Es ist die politische Entscheidung einer politischen Mehrheit, dass einerseits die Elektroautos und andererseits auch die Elektrolastwagen von der Mineralölsteuer befreit sind. Wir wollen Ihr Ziel bei beiden korrigieren, aber einfach erst ab 2030. Da haben wir vielleicht eine politische Differenz. Für 2030 sollte der Rat ein Gesetz für die Lastwagen und zur Regelung der LSVA sowie ein Gesetz für die Fahrzeuge und die Mineralölsteuerabgabe formulieren können. Ab dann soll





auch bezahlt

AB 2024 N 207 / BO 2024 N 207

werden, je nach Entwicklung mehr oder weniger; das wissen wir heute noch nicht. Vielleicht sind dann die Preise schon so angeglichen, dass es gar nicht mehr einen grossen Rabatt braucht. Das wissen wir heute nicht. Ich wäre nicht einverstanden, wenn man jetzt für die Elektrofahrzeuge, für die Elektrolastwagen, mit Annahme des Einzelantrages Wasserfallen Christian ab nächstem Jahr sagen würde: Jetzt beträgt der Rabatt nur noch die Hälfte oder nur noch 70 Prozent. Denn die Besitzer haben beim Kauf ihres Lastwagens so gerechnet: "Ich kann, wenn ich von der LSVA entlastet bin, die Mehrkosten abschreiben; es geht etwa auf." Das weiss Herr Nationalrat Giezendanner besser: Bei einer Abschreibungsdauer von sieben Jahren ist ein Elektrolastwagen etwa konkurrenzfähig mit einem normalen Lastwagen, wenn er keine LSVA zahlen muss, weil er einfach ursprünglich so viel mehr kostet. Die jetzigen Käufer haben diese Ausgaben getätigt und erwarten, dass die LSVA ab 2030 kommt.

Paganini Nicolò (M-E, SG): Herr Bundesrat Rösti, ich habe eine Frage zu den Flottenzielen in Artikel 10. Sie haben sich dort ja für die EU-Variante ausgesprochen. Können Sie bestätigen, dass wir, wenn wir es so machen, wie es die EU tut – also auf jährliche Zwischenziele zu verzichten –, aufgrund der in den 2010er-Jahren gemachten Erfahrungen viel mehr CO₂ emittieren werden? Können Sie bestätigen, dass uns das am Schluss bei der Zielerreichung fehlen wird und dass der Bund gemäss Artikel 4 Absatz 5 des neuen Gesetzes dann im Ausland mit Steuergeldern teure Bescheinigungen wird kaufen müssen?

Rösti Albert, Bundesrat: Nein, das kann ich Ihnen so nicht bestätigen, zumal die Lastwagenflotte im Moment besser unterwegs ist als vor einigen Jahren und die Werte sogar unterschritten werden. Wenn ein Lastwagenimporteur zu viel CO₂ emittiert, muss er ja Sanktionen zahlen. Man zahlt die gleich hohen Sanktionen, auch wenn man am Schluss noch mehr kompensieren muss.

Ihnen geht es um eine Flexibilisierung gegenüber den Lastwagenimporteuren, die dann missbraucht würde, wenn man bis am Schluss warten würde und dann nicht alles erfüllt hätte.

Sie sprechen von PW? Das gilt auch für die PW.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Sie haben es vorhin teilweise schon beantwortet: Ist es zum Ersten richtig – Sie können mich auch korrigieren –, dass die Pioniere, welche in den letzten zwei bis drei Jahren Elektro-LKW gekauft haben und dafür bis zu 800 000 Franken pro Fahrzeug bezahlt haben, bei einer Annahme des Einzelantrages Wasserfallen Christian massiv gestraft werden, wenn sie davon ausgingen, dass sie bis 2030 keine LSVA bezahlen müssen? Ist es richtig, dass diejenigen, die die Skaleneffekte wahrnehmen und die jetzt im Jahr 2025 oder 2026 den LKW kaufen und dann vielleicht noch 300 000, 400 000 Franken für den LKW bezahlen, acht Jahre lang massiv profitieren werden? Ist das richtig?

Finden Sie es zum Zweiten nicht auch richtig, dass wir bezüglich des Schwerverkehrsabgabegesetzes eine Auslegeordnung machen, in welche all diese Meinungen einfließen können und in die die Branchen ihre Meinungen eingeben können? Wäre das nicht der bessere Gesetzgebungsprozess?

Rösti Albert, Bundesrat: Ja, das ist genau das, was wir aufgelegt haben. Genau so soll es laufen. Wir ändern jetzt nichts an den bestehenden Regelungen. Die bestehenden Regelungen gelten bis 2030. Wir haben genügend Zeit, alle Stakeholder in die Erarbeitung des neuen Gesetzes einzubeziehen. Wir sind übrigens in Kontakt mit den verschiedenen betroffenen Verbänden, und wir sind uns in den Eckwerten eigentlich weitgehend auch einig. Also ich glaube, wir kommen miteinander zu einem guten Ergebnis.

Kolly Nicolas (V, FR): Il y a une divergence à l'article 11a entre le Conseil des Etats et le Conseil national par rapport aux carburants qui peuvent être pris en compte dans les facteurs de réduction des émissions de CO₂, entre le carburant synthétique et le carburant dit renouvelable. Or, à l'article 11, la loi prévoit expressément une différence entre les parcs de véhicules: on mentionne que l'on fait la différence entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Pour quelle raison n'a-t-on pas fait cette même distinction, à l'article 11a, pour faire bénéficier les véhicules lourds des facteurs de réduction de manière plus importante que les véhicules légers? On sait très bien qu'une alternative existe pour les véhicules légers avec l'électricité. Or, pour les véhicules lourds – tracteurs agricoles, camions –, l'alternative n'est encore pas là.

Rösti Albert, Bundesrat: Wir haben in der Debatte die Frage des Gewichts auch intensiv diskutiert. Es hat ja hier, bei der Bedeutung, einen Paradigmenwechsel gegeben. Tatsächlich ist hier weniger Flexibilität und eine gewisse Bestrafung möglich, die ich nicht in Abrede stellen kann.





Clivaz Christophe (G, VS): Monsieur le conseiller fédéral, j'ai une question qui concerne un des principaux changements dans cette loi par rapport à la loi en vigueur: l'autorisation de davantage de projets de réduction des émissions à l'étranger. Plusieurs études, non seulement d'ONG, mais aussi de scientifiques, montrent que passablement de projets de réduction à l'étranger n'atteignent pas les objectifs annoncés au départ. Reconnaissez-vous ce problème et comment imaginez-vous que nous pouvons avoir davantage confiance en Suisse dans ces projets de réduction à l'étranger?

Rösti Albert, Bundesrat: Herr Nationalrat Clivaz, da antworte ich effektiv etwas vorsichtig und demütig. Die Absicht des BAFU ist ganz klar da, diese Projekte vor Ort und regelmässig zu kontrollieren. Die Projekte werden ja nicht einfach von zwei Unternehmen umgesetzt. Sie bestehen – Sie wissen es – aus einem Staatsvertrag, der die Grundregeln festhält, wie kontrolliert wird, was kontrolliert wird, und einem darauf basierenden Vertrag für die effektive Umsetzung des Projekts. Diese soll dann vor Ort kontrolliert werden. Ich möchte, zusammen mit dem Amt, schon dafür bürgen, dass wir diese Kontrolle vollziehen. Aber es ist klar: Der Beweis dafür muss zuerst erbracht werden.

Pahud Yvan (V, VD): Monsieur le conseiller fédéral, ma question revient sur votre réponse à propos des biocarburants. Je rappelle qu'ils n'émettent pas de CO₂. Vous nous avez dit qu'il n'était pas possible d'exempter ceux-là de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), car les contrôles n'étaient pas possibles. Or, dans le cas des véhicules hybrides, on ne peut pas non plus contrôler le fait qu'une personne qui dispose d'un tel véhicule ne roule pas uniquement à la benzine.

Je rappelle que l'Office fédéral de la douane et de la sécurité aux frontières mène déjà des contrôles pour éviter que des véhicules poids lourds roulent avec de l'huile de chauffage. On dispose donc déjà d'une entité capable de mener des contrôles. Ma question est simple: les biocarburants sont facilement identifiables, pourquoi l'Office fédéral de la douane et de la sécurité aux frontières ne peut-il pas mener des contrôles afin que les biocarburants soient exemptés de la RPLP?

Rösti Albert, Bundesrat: Auch wenn Sie glauben, dass Kontrollen durchgeführt werden können, gibt es für mich einen anderen wesentlichen Grund: Mit Biokraftstoffen oder synthetischen Treibstoffen brauchen Sie keinen neuen Motor, wie der Elektromotor, der so viel mehr kostet. Die Befreiung von der LSVA rechtfertigt sich mit dem Ausgleich des Kaufpreises, damit überhaupt solche Fahrzeuge gekauft werden. Übrigens unterliegen Biokraftstoffe für den Privatverkehr nicht der Mineralölsteuer. Hier geht es aber um die LSVA.

Bäumle Martin (GL, ZH): Herr Bundesrat, Sie haben auf die Frage von Herrn Giezendanner ausgeführt, dass bestehende LKW, die mit Elektroantrieb gekauft wurden, dies ab 1. Januar 2025 nicht mehr oder nur reduziert erhalten würden. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass eine Bestandesgarantie gilt? Wer unter dem alten Gesetz gekauft hat, der hat das Recht,

AB 2024 N 208 / BO 2024 N 208

dass bis 2030 die volle Befreiung gilt. Das kann man auf Verordnungsebene regeln. Wer neu kauft, für den gilt dann ein reduzierter Satz, den der Bundesrat bestimmt, aber für acht Jahre.

Rösti Albert, Bundesrat: Ja, aber dafür fehlen uns die Mittel. Man erwartet ja eine differenzierte Auszahlung. Das heisst, wenn wir bei den bestehenden LKW gleich viel entlasten wie bisher, dann fehlen uns die Mittel für die zusätzlichen Ausgaben, und mehr Mittel haben wir im Moment nicht. Ich sage Ihnen jetzt einfach: Der Bundesrat kann das in der Verordnung regeln, es braucht aber zuerst eine Mehrheit.

Was wir im Bereich LSVA nicht einnehmen, das kann nicht in den BIF übertragen werden und das kann auch nicht in die allgemeine Bundeskasse übertragen werden. Es könnte dann also durchaus von Interesse sein, dort gerade einen richtigen Schnitt zu machen. Also ich würde diese Büchse der Pandora nicht öffnen.

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE), pour la commission: La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie s'est réunie le jeudi 29 février dernier. Elle a estimé qu'avec la version édulcorée du Conseil des Etats nous n'atteindrons pas nos objectifs de neutralité carbone. Elle a donc rectifié plusieurs propositions. Pour rappel, la CEATE-N a modifié le cadre général du projet du Conseil fédéral relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période 2025–2030, mais elle avait aussi complété la loi sur plusieurs aspects importants de manière, tout simplement, à tendre vers la réalisation des objectifs.

Cela paraît être le b.a.-ba, mais si l'on se fie aujourd'hui à la version du Conseil des Etats, la conclusion est limpide. On pose des objectifs, mais on les réalise en grande partie à l'étranger, sans engager suffisamment notre pays dans la transition, et puis on réduit la plupart des mesures. La majorité de la commission est d'avis





que l'on doit se donner les moyens d'atteindre des objectifs de décarbonation, ou au moins de tendre vers eux, et que ceux-ci doivent se réaliser, dans leur grande majorité, à l'intérieur du pays.

Vous vous rappelez du message du Conseil fédéral. Ce dernier disait clairement, noir sur blanc, que la loi sur le CO₂ ne permettrait pas d'atteindre la trajectoire de réduction prévue dans la loi sur le climat et l'innovation. Pourtant, elle a été clairement acceptée par le peuple en juin dernier. La loi sur le climat et l'innovation – vous vous rappelez – sert à définir les objectifs en matière de protection du climat, en tant que loi d'objectifs. La loi sur le CO₂, elle, sert à mettre en place et à régler des mesures nécessaires afin d'atteindre ces objectifs.

Si la première version était déjà limitée, la majorité de la commission estime que la version du Conseil des Etats est en désaccord avec les objectifs, en particulier concernant la réduction des émissions à l'intérieur du pays, la compensation à l'étranger et les parcs automobiles.

Venons-en aux détails. A l'article 3 alinéa 2, qui concerne l'objectif de réduction des émissions à l'intérieur du pays, la majorité de la commission a opté, de manière consensuelle, pour que 70 pour cent de réduction de nos émissions de CO₂ se fasse à l'intérieur du pays. La part compensée à l'étranger reste bien minoritaire. Mais pourquoi? Tout simplement parce que les pays les plus pauvres, dans lesquels ces réductions sont réalisées, ne doivent pas devenir des puits de carbone de la Suisse. Nos investissements doivent se concentrer pour que les valeurs ajoutées et des gains d'efficacité bénéficient directement à notre pays. Cette proposition a été soutenue par 13 voix contre 12. La minorité I (Clivaz Christophe) veut reprendre la version du Conseil national prévoyant un objectif à 75 pour cent et la minorité II (Vincenz) préfère la version du Conseil des Etats.

A l'article 4 alinéa 2, la minorité Clivaz Christophe veut maintenir le secteur financier dans l'article sur les objectifs de réduction et les domaines où des mesures sont indispensables. Le Conseil national estimait à l'époque, en effet, que le secteur financier jouait un rôle central et qu'il devait figurer dans la loi. Mais la majorité de la commission est d'avis qu'il s'agit de mesures qui sont déjà prévues dans d'autres législations, notamment dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique, où l'article 12 indique clairement que c'est dans ce cadre-là que le secteur des finances peut se retrouver. La commission a décidé, par 16 voix contre 9, de suivre la version du Conseil des Etats. C'est une manière aussi de se rapprocher de la version du Conseil des Etats.

A l'article 10, de l'alinéa 1 jusqu'à l'alinéa 3, la majorité de la commission maintient notre dernière décision, ici, en plénum. Certes, la proposition est plus stricte que ce que prévoit l'Union européenne, mais cela s'explique par le fait que notre parc automobile n'est pas comparable à celui des pays européens. La moyenne des émissions par véhicule en Suisse est nettement plus élevée. On parle de 121 grammes de CO₂ par kilomètre en Suisse. Chez nos voisins, en Autriche par exemple, c'est 112 grammes par kilomètre, en Allemagne, 106 grammes par kilomètre, en France, 103 grammes par kilomètre. Notamment, la raison principale est le poids des véhicules, et donc la taille des véhicules. Etre plus sévère nous permettrait de réduire le niveau des émissions et de rattraper quelque peu notre retard en comparaison internationale. Mais ce qui est aussi important ici, c'est que le Conseil des Etats prévoit de fixer une limite à 94 grammes par kilomètre, valable 5 ans, et pour 2030, de l'abaisser en une seule fois à 50 grammes de CO₂ par kilomètre.

Dans la pratique, cela signifie que, pendant 5 ans, on pourrait continuer à vendre des voitures trop lourdes avec une petite proportion de voitures électriques. Ainsi, l'installation des infrastructures de recharge ne progresserait que très lentement. C'est un mauvais signal, avec des paliers difficiles à intégrer. Mieux vaut avoir une vision beaucoup plus linéaire, avec une descente linéaire vers le but visé, raison pour laquelle la majorité de la commission, par 13 voix contre 12, estime qu'il faut maintenir la position du Conseil national. La minorité Giezendanner veut rester sur la version du Conseil des Etats.

A l'article 11 alinéa 7, le système actuel permet que les véhicules à fortes émissions de CO₂ puissent être compensés par des voitures électriques afin d'éviter ou de réduire les sanctions. Tesla en particulier, et tous les constructeurs de voitures électriques, aident les importateurs de voitures à atteindre la valeur cible. Le Conseil national souhaitait interdire cette pratique. Le Conseil des Etats veut maintenir cette pratique, mais la majorité de la commission est d'avis qu'il faut rester sur notre première proposition, car il s'agit en fait de protéger celles et ceux qui achètent délibérément un véhicule efficace et à faibles émissions. Cette proposition est soutenue par 13 voix contre 12. La minorité Wasserfallen Christian veut maintenir la proposition du Conseil des Etats.

A l'article 41b, le Conseil national avait décidé d'allouer 20 millions de francs par an pour le déploiement de bornes électriques pour voitures électriques. Le Conseil des Etats, lui, veut supprimer tout simplement cette aide. Par 15 voix contre 10, la commission du Conseil national maintient le soutien de ces bornes électriques, mais avec une formulation sans places de parc publiques pour une ouverture au compromis. La minorité Graber veut la version du Conseil des Etats, c'est-à-dire supprimer cette aide. De l'avis de la majorité, l'électromobilité doit être accompagnée, et cette logique est évidemment compatible avec ce que nous avons aussi décidé à l'article 10, c'est-à-dire le soutien au déploiement de l'électromobilité.



Encore un dernier mot sur les émissions de CO₂ et les carburants synthétiques: selon la proposition individuelle Wicki, le Conseil des Etats avait décidé d'utiliser la terminologie "carburant renouvelable" au lieu de "carburant synthétique" en disant c'était une question rédactionnelle.

De l'avis clair de la commission, cette modification n'a pas de sens, parce que le biodiesel et le bioéthanol seraient également concernés. La commission veut maintenir la terminologie "carburants synthétiques". Pourquoi? L'argument est tout simplement qu'il faut développer des procédés de production innovants et non pas simplement poursuivre avec les technologies existantes. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de proposition de minorité, la commission étant unanime à cet égard.

AB 2024 N 209 / BO 2024 N 209

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Wir sind bei der Beratung des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 Zweitrat und beenden heute also die erste Differenzbereinigungsrunde. Der Kommissionsprecher im Ständerat nannte diese Revision im Rat "keinen grossen Wurf". Ich erlaube mir die etwas diplomatische Bemerkung, dass der Ständerat trotz dieser Feststellung keine namhaften Anstrengungen unternommen hat, um diesen Wurf doch noch etwas grösser zu machen. Trotzdem, also trotz der etwas wirkvolleren Gangart des Nationalrates und obschon es eine gewisse Berechtigung gegeben hätte, an unseren Beschlüssen festzuhalten, ist Ihre Kommission in weiten Teilen dem Ständerat gefolgt. In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass sich die Kommission bei sieben von insgesamt zwölf Differenzen, die der Ständerat geschaffen hatte, dem Ständerat angeschlossen hat; bei drei Differenzen hält sie an der Nationalratsfassung fest; und bei zwei Artikeln schlagen wir einen Kompromiss vor. Wir sind dem Ständerat also weit entgegengekommen.

Wir haben jetzt sechs Minderheitsanträge zu beraten und dazu den Einzelantrag Wasserfallen Christian. Vor den Erläuterungen zu den Anträgen noch ein Hinweis zuhänden der Redaktionskommission: Bei Artikel 2 Buchstabe j fehlt im zweiten Teilsatz der Zusatz "oder Wasserstoff". Wir bitten die Redaktionskommission, diese Inkonsistenz im Text zu beheben. Wir können das im Rat nicht mehr tun, weil es hier keine inhaltliche Differenz mehr gibt.

Damit zu den Differenzen: Bei Artikel 3, beim Inlandziel liegt eine der wichtigsten Differenzen vor und gleichzeitig eine, bei der die Mehrheit Ihrer Kommission versucht, einen Kompromiss zu machen. Während der Ständerat und die Minderheit Vincenz kein Inlandziel ins Gesetz schreiben wollen, hat der Nationalrat in erster Lesung geschrieben, dass die Verminderung der Treibhausgasemissionen zu mindestens 75 Prozent mit Massnahmen im Inland erfolgen soll. Die Mehrheit schlägt nun einen Kompromiss vor und will diesen Anteil auf 70 Prozent senken. Das ist leicht mehr als das, was heute mit den aktuell geltenden Massnahmen vollzogen wird. Aktuell liegt der Anteil bei etwa zwei Dritteln. Das hat Herr Bundesrat Rösli gesagt, und er hat auch stipuliert, dass man das dann so in die Verordnung schreiben wolle.

Die Debatte um dieses Inlandziel ist inhaltlich ja längst geführt. Ich wiederhole deshalb bloss die beiden wichtigsten Argumente, die für ein solches Inlandziel sprechen. Erstens wollen wir unsere Wirtschaft für die fossilfreie Zukunft fit machen. Zweitens wird es in Zukunft vergeblich sein, auf tiefhängende Früchte zu hoffen, da im Kyoto-Mechanismus alle Länder ihre Reduktionsziele erreichen müssen. Dieser Meinung ist die Kommission. Wir sollten hier nur moderat ehrgeizig sein, denn wir wollen uns nicht selber ins Knie schiessen – so die Meinung der Mehrheit. Ihr Antrag obsiegte mit 17 zu 5 Stimmen gegenüber der Minderheit I (Clivaz Christophe) und mit 13 zu 12 Stimmen gegenüber der Minderheit II (Vincenz).

Bei Artikel 4 stellt sich die Frage, ob man auch den Finanzsektor als Gesetzgebungsbereich aufzählen soll, wenn man berichtet, welche Gesetze zu Reduktionsmassnahmen herangezogen werden sollen. Die Mehrheit Ihrer Kommission will hier bei den direkt emittierenden Sektoren wie Land-, Wald- und Holzwirtschaft bleiben und ausserdem keine grossen Kisten öffnen, welche im Rahmen dieses Übergangsgesetzes ohnehin kaum zum Tragen kämen. Die Mehrheit obsiegte gegenüber der Minderheit I (Clivaz Christophe) mit 16 zu 9 Stimmen.

Artikel 10 behandelt die Frage, ob der Absenkpfad bei den Fahrzeugflotten linear erfolgen und also ein jährliches Zwischenziel definiert werden soll oder ob man einfach den Zielwert setzt. Die inhaltliche Diskussion wird auch hier schon geführt. Dem Klima ist es eben nicht egal, wie die Kurve verläuft. Alles unter der Kurve ist ausgestossenes CO₂. Deshalb sollte man die Kurve herunterdrücken. Die Mehrheit – Festhalten an der Version des Nationalrates – obsiegte mit 13 zu 12 Stimmen.

Bei Artikel 11 Absatz 7 will Ihre Kommission – wie der Rat bei der ersten Beratung auch – es unterbinden, dass Importeure Fahrzeuge gegenseitig abtreten können, um so ihre Fahrzeugflotten unter den Zielwert zu bringen. Die Mehrheit sieht in diesem Vorgehen den Kern der Zielvorgaben unterlaufen und hält deshalb mit 13 zu 12 Stimmen am Beschluss des Nationalrates fest.





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Schliesslich bleibt noch die Frage nach der Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Auch hier versucht Ihre Kommission nochmals, einen Kompromiss zu erzielen. Der Bundesrat sah ursprünglich 30 Millionen Franken für die Unterstützung von Ladestationen in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen vor – der Ständerat wollte davon nichts wissen. Daraufhin kürzte der Nationalrat den Förderbetrag auf 20 Millionen Franken – der Ständerat wollte immer noch nichts davon wissen. Jetzt versucht es Ihre Kommission noch einmal mit einem Kompromiss und streicht die öffentlichen Parkplätze; dieses vermutlich letzte Kompromissangebot obsiegte mit 15 zu 10 Stimmen.

Weiter auf dem Tisch haben Sie jetzt noch den Einzelantrag Wasserfallen Christian zu Artikel 4 Absatz 1bis SVAG, der die LSVA-Reduktion für klimafreundliche Fahrzeuge behandelt. Wir haben diese Frage in der Kommission tatsächlich auch diskutiert und erneut behandelt. Wir sind zum Schluss gekommen, dass es besser ist, diese Frage im Rahmen der LSVA-Revision anzugehen und sie in der KVF ausführlich zu beraten. Inhaltlich hat Herr Bundesrat Röstli einen wichtigen Punkt aufgeworfen: Mit dem Antrag Wasserfallen Christian würde die LSVA-Reduktion natürlich nicht auf null sinken, wo sie jetzt liegt, sondern sie würde je nach Technologie differenziert. Für die Camionneure, die sich jetzt dafür starkmachen, wäre es allenfalls gar nicht mal die beste Variante.

Natürlich geht es aber jetzt primär vor allem auch um die Frage, wo das Ganze behandelt werden soll: Soll es hier und jetzt im CO₂-Gesetz sein, oder will man es – Stichwort Rechtssicherheit – auf die LSVA-Revision vertagen? Weil Herr Wasserfallen die Frage doch noch angehen möchte, braucht er eine Differenz zum Ständerat. Es liegt an ihm, zu entscheiden, in welchem Rahmen das letztlich geschehen soll.

Art. 2 Bst. h

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 let. h

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Festhalten, aber:

... mindestens zu 70 Prozent mit Massnahmen ...

Antrag der Minderheit I

(Clivaz Christophe, Friedl Claudia, Girod, Klopfenstein Broggini, Suter, Tuosto)

Festhalten

Antrag der Minderheit II

(Vincenz, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Wasserfallen Christian)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 2

Proposition de la majorité

Maintenir, mais:

... d'au moins 70 pour cent par des mesures ...

Proposition de la minorité I

(Clivaz Christophe, Friedl Claudia, Girod, Klopfenstein Broggini, Suter, Tuosto)

Maintenir

AB 2024 N 210 / BO 2024 N 210





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Proposition de la minorité II

(Vincenz, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Wasserfallen Christian)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28226)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28227)

Für den Antrag der Mehrheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 92 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 4 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Clivaz Christophe, Flach, Friedl Claudia, Girod, Klopfenstein Broggini, Nordmann, Pult, Suter, Tuosto)

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

Art. 4 al. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Clivaz Christophe, Flach, Friedl Claudia, Girod, Klopfenstein Broggini, Nordmann, Pult, Suter, Tuosto)

... 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, du secteur financier, de la circulation ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28228)

Für den Antrag der Mehrheit ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 72 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 1bis

Festhalten

Abs. 3

Der Bundesrat kann für die Jahre 2025 bis 2029 für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie für schwere Fahrzeuge Zwischenziele vorsehen. (Rest streichen)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Dettling, Egger Mike, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Riem, Schmid Pascal, Vincenz, Wasserfallen Christian)

Abs. 1, 1bis, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1, 1bis

Maintenir

Al. 3

Le Conseil fédéral peut, pour les années 2025 à 2029, prévoir des objectifs intermédiaires pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers ainsi que pour les véhicules lourds. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Dettling, Egger Mike, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Riem, Schmid Pascal, Vincenz, Wasserfallen Christian)

Al. 1, 1bis, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28229)

Für den Antrag der Mehrheit ... 96 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 11 Abs. 7

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Vincenz)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 11 al. 7

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Gobet Nadine, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Vincenz)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28230)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 11a

Antrag der Kommission

Festhalten

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Art. 15 Abs. 3 Bst. e; 34 Abs. 3; 34a Abs. 1 Bst. e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 15 al. 3 let. e; 34 al. 3; 34a al. 1 let. e

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 41b

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Festhalten, aber:

... in Mehrparteiegebäuden und in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen.

Antrag der Minderheit

(Graber, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Wasserfallen Christian)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2024 N 211 / BO 2024 N 211

Art. 41b

Proposition de la majorité

Al. 1

Maintenir, mais:

... dans les immeubles d'habitations et dans les entreprises comportant plusieurs postes de travail.

Proposition de la minorité

(Graber, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Guggisberg, Imark, Kolly, Riem, Schmid Pascal, Wasserfallen Christian)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28231)

Für den Antrag der Mehrheit ... 114 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 77 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. III Abs. 2 Bst. d

Antrag der Kommission

d. Anhang Ziffer 1 (Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996) Artikel 18 Absatz 1bis und 1bis a: am 1. Januar 2026.

Ch. III al. 2 let. d

Proposition de la commission

d. l'annexe chiffre 1, article 18 alinéas 1bis et 1bis a (loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales): le 1er janvier 2026.

Angenommen – Adopté



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Sechste Sitzung • 04.03.24 • 14h30 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Sixième séance • 04.03.24 • 14h30 • 22.061



Änderung anderer Erlasse Modification d'autres actes

Ziff. 1 Art. 18 Abs. 1bis, 1bis a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1 art. 18 al. 1bis, 1bis a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. 2 Art. 4 Abs. 1bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Wasserfallen Christian

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

Ch. 2 art. 4 al. 1bis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Wasserfallen Christian

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

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28232)

Für den Antrag der Kommission ... 121 Stimmen

Für den Antrag Wasserfallen Christian ... 63 Stimmen

(9 Enthaltungen)

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

