



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**

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Wir befinden uns in der Differenzbereinigung. Ich gebe das Wort dem Berichterstatter, Herrn Müller, für einige allgemeine Bemerkungen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Der Nationalrat hat sich am Montag zum zweiten Mal mit der Revision des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 befasst. Wir sind hier im Ständerat nun in der dritten Runde. Es verbleiben sechs Differenzen: erstens der Inlandanteil der Emissionsreduktion, Artikel 3 Absatz 2; zweitens die Frage, ob die Personenwagen Zwischenziele für die Emissionen haben, Artikel 10 Absätze 1, 1bis und 3; drittens der Handel mit Abtretungen ausserhalb von Emissionsgemeinschaften, Artikel 11 Absatz 7; viertens die Berücksichtigung erneuerbarer Treibstoffe respektive erneuerbarer synthetischer Treibstoffe bei den Flottenzielen, Artikel 11a; fünftens die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge, Artikel 41b Absatz 1; und zudem sechstens eine kleine gesetzestechnische Anpassung in Ziffer III Absatz 2 Buchstabe d. Gestern Nachmittag hat Ihre UREK-S dies vorberaten und alles bereit gemacht für die heutige Diskussion. Sie ist ausführlich nochmals alle Punkte minutiös durchgegangen, und somit sind wir nun bereit für diese Differenzbereinigung und können gleich zu Artikel 3 gehen.

Art. 3 Abs. 2

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit I

(Fässler Daniel, Crevoisier Crelia, Engler, Stocker, Vara)
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates, aber:
... mindestens zu zwei Dritteln mit Massnahmen ...



Antrag der Minderheit II

(Vara, Crevoisier Crelrier, Stocker)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 2

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité I

(Fässler Daniel, Crevoisier Crelrier, Engler, Stocker, Vara)

Adhérer à la décision du Conseil national, mais:

... d'au moins deux tiers par des mesures ...

Proposition de la minorité II

(Vara, Crevoisier Crelrier, Stocker)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Zur Vorbemerkung: Bis im Jahr 2020 gab es nur ein Inlandziel, da noch keine Auslandanteile vorlagen. Sie sehen, dass der Ständerat bis anhin immer einen fixen Verteilungsschlüssel zwischen In- und Auslandanteil, analog zur Auffassung des Bundesrates, abgelehnt hat. Gemäss der Botschaft strebt der Bundesrat einen Inlandanteil von mindestens 60 Prozent an, bezogen auf die Periode 1990–2030. Der Ständerat hat den Bundesrat diesbezüglich jeweils unterstützt, um ihm die nötige Flexibilität zu geben.

Sie sehen, dass in der Fassung des Bundesrates kein fixes, starres Ziel festgelegt ist, sondern dass der Bundesrat das in der Verordnung regeln kann. Er kann somit auch in Zukunft gezielt auf die technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen unseres Landes Rücksicht nehmen. Der Nationalrat war der Auffassung, dass ein fixes Ziel von 75 Prozent festzulegen ist. Er ging dann bei seiner Beratung am Montag auf 70 Prozent zurück. Es wurde auch die Diskussion geführt, ob man "zwei Drittel" schreiben möchte. Die UREK-S hat sich aber gestern Nachmittag mit 7 zu 5 Stimmen dafür entschieden, weiterhin der Fassung des Bundesrates zu folgen; man will trotzdem ambitioniert sein, es aber nicht im Gesetz niederschreiben, sondern dem Bundesrat die Flexibilität geben, das weiterhin in der Verordnung zu regeln.

Eine Minderheit I ist der Auffassung, dass im Gesetz "zwei Drittel" vorgesehen werden könnte. Der Bundesrat hat signalisiert, dass er damit leben könnte. Es stellt sich die Frage, wo man was regelt. Die Mehrheit ist der Auffassung, es in der Verordnung und nicht auf Gesetzesstufe zu regeln.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Fässler Daniel (M-E, AI): Wir befinden uns in der Differenzbereinigung, in der dritten Runde, und ich versuche mit dem von mir vertretenen Antrag der Minderheit I eine Brücke zum Nationalrat zu schlagen. Ich war in der letzten Runde noch bei der Mehrheit dabei, meine aber, und das lege ich Ihnen kurz dar, dass wir hier einen Schritt auf den Nationalrat zu machen sollten. Ich möchte Ihnen einige Argumente dafür liefern:

Wir befinden uns im CO₂-Gesetz im Abschnitt Reduktionsziele. Es sind Ziele, die wir festlegen, Ziele, die so stehenbleiben, auch wenn sie nicht erreicht werden. Ob sie erreicht werden können, definieren wir nicht mit der Festschreibung einer Zahl, sondern mit den Massnahmen, die wir dann im Gesetz festlegen. Ich erinnere mich sehr gut an die Diskussion zum Mantelerlass bei der Revision des Energiegesetzes. Dort wurden, auch von unserem Rat, sehr ehrgeizige Ziele in das Gesetz geschrieben; ich wage zu behaupten, das geschah im Wissen darum, dass diese Ziele nicht erreicht werden.

Hier haben wir eine andere Situation. Wir haben im September 2022 ein Klimaschutzgesetz verabschiedet. Dieses wurde vom Volk in der Referendumsabstimmung vom 18. Juni des letzten Jahres angenommen. Dort steht in Artikel 3 Absatz 4, dass die Verminderungsziele soweit möglich durch Emissionsvermindierungen in der Schweiz erreicht werden müssen – soweit möglich. Damit stellt sich die Frage: Was ist möglich? Ich habe die Ausführungen von Bundesrat Rösli im Nationalrat nachgelesen. Er hat dort ausgeführt, dass die Berechnungen seiner Spezialisten ergeben haben, dass die Massnahmen, die wir in diesem Gesetz vorsehen, dazu führen werden, dass die Verminderung der Treibhausgasemissionen etwa zu zwei Dritteln mit Massnahmen im Inland erreicht werden kann. Diese zwei Drittel, die können wir mit diesen Massnahmen erreichen.

Damit stellt sich eigentlich nur noch die Frage: Soll, wie es der Berichterstatter ausgeführt hat, auf ein Inlandziel verzichtet und es dem Bundesrat überlassen werden, das auf

**AB 2024 S 135 / BO 2024 E 135**

Verordnungsstufe festzulegen? Er würde vermutlich auch diese zwei Drittel und mit Blick auf die Zukunft eine gewisse Entwicklung nach oben vorsehen. Oder gehen wir dem Nationalrat ein Stück entgegen, indem wir das festschreiben, was auch Stand heute im Inland möglich ist?

Ich meine, wir sollten diesen Schritt tun. Ich empfehle Ihnen daher die Zustimmung zum Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel). Den Antrag der Minderheit II (Vara) lehne ich klar ab, weil damit etwas festgeschrieben würde, das mit den Massnahmen, die wir im Inland festlegen, nicht so einfach oder überhaupt nicht erreicht werden kann.

Vara Céline (G, NE): On est un petit peu dans une histoire de marchandage de tapis. La question est de savoir si on passe de 75 pour cent à 70 pour cent, qui est la position de compromis du Conseil national, ou si on passe de 70 pour cent à 66,66 pour cent – deux tiers –, qui est la proposition de la minorité I (Fässler Daniel). Ce marchandage de tapis n'est quand même pas anodin, même si cela paraît être quelques pour cent insignifiants lorsqu'on en parle. Mais concrètement, cela représente des dizaines de millions de francs qui vont être payés par la Suisse à l'étranger pour ces certificats qui, comme je vous l'expliquais la semaine dernière, sont malheureusement inefficaces. Ce constat est ressorti de deux études extrêmement pointues, l'une parue dans le prestigieux journal "Science", et l'autre menée par l'Union européenne. Ces achats de certificats de réduction des émissions de CO₂ à l'étranger ne sont pas efficaces. Ils ne fonctionnent pas, ce qui veut dire que, dans la réalité, la très grande majorité des réductions des émissions de CO₂ que nous achetons aux pays étrangers représentent des tonnes, voire des millions de tonnes, de CO₂ que nous n'économisons pas. Cela représente, par pour cent, des millions de tonnes de CO₂, mais aussi des millions de francs, voire des dizaines de millions de francs. Une échelle approximative a été évoquée par l'administration: c'est environ 700 millions de francs par année que nous paierions, nous, la Suisse, à l'étranger pour ces certificats.

On discute souvent dans cette chambre de quelques millions de francs. Parfois, on a des débats très longs sur quelques millions. Nous allons avoir un deuxième débat à l'article 41b pour 20 millions de francs pour les bornes électriques. Sachez que pour environ 1 pour cent économisé, c'est 20 millions. Voilà. Si nous réduisons de 1 pour cent les émissions de CO₂ sur nos propres sols, nous économisons ces 20 millions de francs. C'est la première chose.

La deuxième, et cela a aussi été évoqué par le rapporteur Damian Müller et par le porte-parole de la minorité I (Fässler Daniel), est qu'il s'agit de se mettre en accord avec nos ambitions, avec nos objectifs. Ce qu'il est ressorti des discussions, c'est que nous n'avons pas les mesures suffisantes pour atteindre un objectif à 70 ou 75 pour cent, qui est quand même, je vous le rappelle, l'objectif fixé dans la loi en vigueur sur le CO₂. Mais c'est nous qui avons décidé de ne pas nous donner les moyens d'atteindre cet objectif. C'est nous qui, de manière assez lâche, avons refusé tout un tas de mesures, dans cette loi sur le CO₂, pour parvenir à cet objectif. Je trouve quand même incroyable, vu la situation actuelle et la crise climatique que nous vivons, que nous ne mettions pas à disposition les moyens nécessaires pour atteindre cet objectif. Il n'empêche quand même que fixer des objectifs dans la loi, c'est donner un signal au Conseil fédéral qui devra mettre en oeuvre ces mesures avec célérité, avec sérieux. C'est lui dire ce que nous souhaitons viser. Et si nous n'atteignons pas ces objectifs, eh bien, c'est ainsi. Je ne crois pas qu'il est prévu qu'il y ait un châtiment pour le Conseil fédéral si nous n'atteignons pas ces objectifs. Mais, en l'occurrence, il est quand même juste de fixer dans la loi des objectifs ambitieux.

Je rappelle aussi que nous avons là la possibilité de supprimer une divergence avec le Conseil national. Et dans cette loi sur le CO₂, cela a été évoqué, on en est quand même au troisième tour. Il n'est pas impossible que nous arrivions à une séance de la conférence de conciliation.

Il n'empêche, vous le pensez bien, que je préfère avoir un objectif aussi peu ambitieux soit-il plutôt que pas d'objectif. Dans ce cas, je dois dire que la minorité I a le mérite d'exister et de constituer, comme le mentionne son auteur, un pont, une proposition qui est faite au Conseil national, une proposition qui, je l'espère, sera acceptée par notre chambre et sera saisie par notre chambre soeur. C'est un appel que je fais à mes collègues. C'est la raison pour laquelle, Madame la présidente, je retire ma minorité II et invite mes collègues à suivre la minorité I.

Präsidentin (Herzog Eva, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit II (Vara) wurde zurückgezogen.

Crevoisier Crelrier Mathilde (S, JU): A l'occasion de cette dernière ronde d'élimination des divergences, il s'agit de savoir si l'on veut véritablement inscrire dans la loi un objectif ou non, comme cela a été dit. On élabore certes une loi sur le CO₂ qui doit établir des chiffres, qui doit établir des valeurs, qui doit donner des



indications claires, mais cette loi sur le CO₂ a aussi une valeur symbolique. On ne peut pas négliger, en tant que législateurs et législatrices, cette valeur symbolique, le signal que l'on donnera au public, à la population, qui attend, après l'échec de la première version, que l'on fournisse une loi qu'elle estimera suffisante, tout en étant débarrassée des raisons pour lesquelles elle l'a refusée une première fois.

Si nous n'inscrivons pas d'objectif dans la loi, nous serons en deçà du droit en vigueur qui définit déjà que l'objectif, la compensation, doit être réalisé à 75 pour cent au moins par des mesures prises en Suisse. Donc, si nous faisons ce pas qui consiste à ne plus faire figurer d'objectif chiffré dans la loi, nous passons en dessous de l'actuelle loi sur le CO₂. Vous le savez, nous avons réalisé déjà beaucoup de compromis avec cette loi. Nous savons que cette loi ne remplira pas les objectifs qui sont fixés notamment par la loi sur le climat, qui a été approuvée l'an dernier par le peuple. Nous ne pouvons pas indéfiniment affaiblir ce projet de loi. Les divergences qui restent portent aussi sur des points importants, notamment l'article 41b – cela a été dit par ma collègue Céline Vara. On ne sait pas encore si ces stations de recharge seront soutenues ou non. Je vous demande donc de ne pas chercher indéfiniment à affaiblir le texte de loi que nous allons voter.

Est-ce que, dans les faits, cela changera énormément la situation? Pas forcément; nous avons confiance dans le Conseil fédéral, cela a aussi été réaffirmé en commission. Il continuera à réaliser en priorité des mesures prises en Suisse – l'ordre indicatif qui nous a été indiqué se monte justement à deux tiers. Or, affirmer notre volonté d'inscrire dans la loi que ces compensations doivent être faites majoritairement en Suisse et pas seulement en priorité en Suisse, a une véritable valeur qui donnera, je pense, un coup de pouce en direction du public à cette loi sur le CO₂ que nous sommes en train de mettre sous toit.

Je m'exprime également parce que je fais partie des deux minorités. Un objectif de 70 pour cent aurait l'avantage d'éliminer cette divergence; il en reste encore beaucoup. Cela étant, je peux me rallier aussi à l'objectif d'au moins deux tiers, qui est défendu par la minorité I (Fässler Daniel).

Je vous invite, si ce n'est à suivre la minorité II (Vara), au moins à suivre la minorité I.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich werde keine inhaltlichen Ausführungen mehr machen. Es ist mir aber noch etwas aufgefallen, auf das die Redaktionskommission bitte Rücksicht nehmen soll: Bei Absatz 2 wurde auf der französischsprachigen Fahne die erste nationalrätliche Fassung irrtümlich beim Ständerat aufgeführt: Das kann ja passieren bei der Eile, mit der wir vorgehen. Aber man muss dann schauen, dass alles korrekt aufgeführt ist. Dies einfach zuhanden des Amtlichen Bulletins.

Rösti Albert, Bundesrat: Wir haben lange über diesen Punkt diskutiert. Seitens des Bundesrates halte ich fest, dass wir es als sinnvoll erachten, die effektiven Verpflichtungen auf Verordnungsstufe festzuschreiben und dabei zu bleiben. Dann kann der Bundesrat nach Abschluss der Gesetzesarbeiten, nach Berechnung der Resultate, die die Massnahmen

AB 2024 S 136 / BO 2024 E 136

zulassen, das effektiv Mögliche genau festlegen. Wir gehen heute davon aus, dass es etwa zwei Drittel sein werden, wie das die Minderheit Fässler Daniel hier vorschlägt. Es liegt an Ihnen, ob Sie sagen wollen: Wir lassen es auf Bundesratsebene oder wir wollen in Richtung des Beschlusses des Nationalrates einschwenken und diese 66 Prozent festlegen. Das wäre für mich jetzt nicht gravierend, da sind wir wirklich im Feinbereich. Die Genauigkeit dieser Berechnung muss ja dann auch etwas relativiert werden. Wir wissen nicht, wie sich einzelne Massnahmen entwickeln werden. Vielleicht geht z. B. die Elektrifizierung im Automobilbereich deutlich schneller voran, als wir es erwarten. Das hoffen wir natürlich, damit das am Schluss nicht, wie es auch erwähnt wurde, in den Jahren 2028/29 für den Bund mit den Kompensationen plötzlich sehr viel kostet.

Mein Antrag lautet: weiterhin Festhalten; das nicht selber bestimmen; diese Kompetenz dem Bundesrat überlassen. Auch der Bundesrat wird den Wert irgendwo im Bereich des Minderheitsantrages von 66 Prozent festlegen. Von daher ist dieser Beschluss nicht mehr so matchentscheidend, würde ich sagen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6381)

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 15 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 10 Abs. 1, 1bis, 3**Antrag der Mehrheit**

Festhalten





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Siebente Sitzung • 06.03.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Septième séance • 06.03.24 • 08h15 • 22.061



Antrag der Minderheit

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 10 al. 1, 1bis, 3

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Vara, Crevoisier Crelier, Stocker)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier geht es ja um ein sogenanntes Konzept. Die Differenz bei Artikel 10 besteht in der Frage, ob – gemäss Nationalrat – jährliche Zwischenziele vergeben werden sollen oder, gemäss Ständerat, eben nicht. Bis dato haben wir uns noch immer nicht für einen Swiss Finish entschieden.

Eine Ergänzung gibt es in Absatz 3. Dort hat der Nationalrat im ersten Satz "für die Jahre 2025 bis 2029" eingefügt. Zudem hat er den zweiten und dritten Satz gestrichen.

Zu den vom Nationalrat beschlossenen Zwischenzielen: Der Nationalrat will diese Zwischenziele setzen, um eine lineare Absenkung von 93,6 g CO₂/km im Jahr 2025 auf 49,5 g CO₂/km im Jahr 2030 zu erreichen. Diese Vorgabe ist so nun klar in der nationalrätlichen Fassung festgehalten. Das wurde gestern an der Sitzung Ihrer Kommission ebenfalls nochmals im Detail erläutert und entsprechend auch debattiert. Die Mehrheit ist weiterhin der Auffassung, dass wir hier keinen Swiss Finish machen und mit dem Entwurf des Bundesrates gehen wollen. Die jährlichen Zwischenziele auf Gesetzesstufe festzuschreiben, macht für die Mehrheit hier keinen Sinn. Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Ich gehe davon aus, dass der Antrag der Minderheit von Kollegin Vara erläutert wird.

Vara Céline (G, NE): La Norvège a interdit tous les moteurs thermiques dès 2025. La Slovénie et l'Autriche, nos voisins, ont interdit tous les moteurs thermiques dès 2030. Nous, en Suisse, que faisons-nous? On réfléchit. Je ne comprends pas ce qui justifie un tel attentisme de la part de la Suisse. J'ai le sentiment que tant la Norvège que la Slovénie et l'Autriche ont un niveau de vie, si ce n'est similaire au nôtre, en tout cas élevé, des capacités financières importantes ainsi qu'une technique, une technologie et une innovation très développées également. Evidemment, ils vivent sur la même planète que nous et connaissent donc parfaitement les enjeux liés au réchauffement climatique. Je ne comprends donc pas pour quelle raison nous, en Suisse, nous attendrions 2030 afin de mettre des règles de réduction d'émissions ambitieuses. Je parle de réduction d'émissions. On ne parle pas de la même chose: ils ont carrément interdit les moteurs thermiques. C'est tout à fait juste, d'ailleurs, parce que pour atteindre nos objectifs – la Norvège, la Slovénie et l'Autriche ont signé, comme nous, les mêmes objectifs, ceux des Accords de Paris –, on doit prendre des mesures ambitieuses, claires et efficaces. Ces pays l'ont bien compris: l'interdiction des moteurs thermiques est une mesure claire et efficace. On le sait. Mais nous, en Suisse, on se dit qu'on va réduire, mais un petit peu, et qu'on va attendre 2030. Est-ce que vous croyez vraiment que c'est une position qui est tenable? Est-ce que vous pensez vraiment que c'est une position qui est défendable du point de vue économique et du point de vue environnemental?

Le Conseil national – à une courte majorité, vous allez me dire, à une très courte majorité – a maintenu pour la troisième fois sa position, avec une réduction progressive annuelle des émissions de CO₂. C'est une mesure qui n'est, à mon sens, pas ambitieuse. Elle n'est pas ambitieuse, mais au moins elle a le mérite de fixer un objectif régulier, annuel, tenable. C'est une ligne pour les concessionnaires et pour les constructeurs, c'est une ligne pour notre politique économique et environnementale.

Je ne vais pas vous refaire tout le développement comme la semaine passée, mais je vous rappelle quand même que nos engagements sont clairs. Nous devons exiger du trafic routier une réduction de 57 pour cent des émissions de CO₂ d'ici 2040 par rapport à 1990. Nous n'y arriverons pas si nous maintenons la position de notre conseil.

Je vous invite vraiment, pour cette minorité qui est très importante, parce que c'est une des seules mesures qui permettent de réduire les émissions que la loi sur le CO₂ contient, à vous rallier au Conseil national et à éliminer cette divergence.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich bitte Sie, hier weiterhin am Antrag der Mehrheit festzuhalten. Aus Sicht des Bundesrates macht es keinen Sinn, hier einen Swiss Finish zu machen. Wir übernehmen einfach tel quel die Emis-



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Siebente Sitzung • 06.03.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Septième séance • 06.03.24 • 08h15 • 22.061



sionsziele der EU. Die Importeure wissen sehr genau, dass sie diese bis 2030 erfüllen müssen. Das heisst ja nicht, dass sie mit dem Import von Steckerfahrzeugen bis 2029 warten und vorher nur andere Fahrzeuge importieren. Sie haben ein Interesse daran, Sanktionen möglichst zu vermeiden. Deshalb sind sie gezwungen, hier schrittweise aufzubauen. Sie wissen, dass sie diesen Anteil nicht plötzlich ruckartig aufbauen können. Sie machen den Vergleich mit Norwegen, Frau Vara. Norwegen hat etwa 90 Prozent Steckerfahrzeuge. Es ist hier ein Vorbild. Das wurde aber auch mit sehr hohen Subventionen gefördert und hat jetzt diese Anpassungsprobleme nicht mehr. Wir haben sehr unterschiedliche Importeure; sie haben unterschiedliche Grössen und unterschiedliche Bedürfnisse.

Bitte verzichten Sie hier weiterhin auf diesen Swiss Finish. Bei der Zielsetzung 2030 sind wir am Schluss alle am gleichen Ort, Mehrheit wie Minderheit. Sie geben den Unternehmungen in der Umsetzung eine gewisse Flexibilität und erleichtern zusätzlich noch die Administration. Ich glaube, wir sprechen hier über relativ wenig; wir sprechen nicht darüber, ob die Veränderung des Klimas etwas schneller oder weniger schnell erfolgt. Ich glaube, wir setzen eher darauf, dass die Unternehmen wirklich mitmachen. Die Unternehmen – ich erinnere nochmals an die Anhörungen – stützen dieses Gesetz. Die Autoimporteure haben von Anfang an klar gesagt, dass sie hinter dem Gesetz stehen. Sie haben nicht versucht, Werte oder einen Swiss Finish zu ihren Gunsten auszuhandeln. Deshalb sollten wir das auch nicht in die andere Richtung machen.

AB 2024 S 137 / BO 2024 E 137

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6382)

Für den Antrag der Mehrheit ... 30 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 11 Abs. 7

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 11 al. 7

Proposition de la commission

Maintenir

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir haben das gestern noch einmal ausführlich behandelt. Hierzu herrscht Einstimmigkeit in der Kommission, es gibt auch keinen anderslautenden Antrag. Die Kommission will Absatz 7 streichen. Wenn er gestrichen wird, ist sichergestellt, dass keine Unternehmen in Bedrängnis kommen und die Kleinen weiterhin überleben können. Deshalb hat Ihre Kommission einstimmig für Streichen plädiert. Ich bitte dies dann bereits den Nationalrätinnen und Nationalräten mitzugeben, die hier dem Ständerat folgen sollten, sofern er Absatz 7 streicht. Es liegt kein anderer Antrag vor, und es ist wichtig, dass die Kleinen weiterhin überleben können.

Angenommen – Adopté

Art. 11a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Sie mögen sich noch an unsere Debatte von letzter Woche erinnern, bei der es den Antrag Wicki gab, der uns beauftragt hat, das Thema der synthetischen und erneuerbaren Treibstoffe nochmals im Detail anzuschauen. Gestern haben wir hier, wie auch der Nationalrat, unmissverständlich und klar dargelegt, dass wir weder Biodiesel noch Bioethanol fördern wollen. Deshalb gibt es auch keinen anderslautenden Antrag. Der Nationalrat hat hier Klarheit geschaffen. Wir konnten dies nachvollziehen und würden diese Differenz bereinigen.

Angenommen – Adopté





Art. 41b

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Vara, Crevoisier Crelrier, Stocker)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 41b

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Vara, Crevoisier Crelrier, Stocker)

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier geht es um die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Der Nationalrat will die Elektroladestationen ja fördern, allerdings nur die Basisinstallation und mit maximal 20 statt 30 Millionen Franken pro Jahr. Als Kompromissangebot hat der Nationalrat am 4. März noch die öffentlichen Parkplätze aus der Bestimmung gestrichen.

Wir im Ständerat haben daran festgehalten, die Förderung zu streichen. Wir haben das letzte Woche mit 24 zu 20 Stimmen entschieden. Wir haben das auch gestern nochmals ausführlich miteinander besprochen. Die Mehrheit ist klar der Auffassung, dass wir diese Unterstützung streichen wollen, dass wir sie in diesem Gesetz nicht berücksichtigen sollten. Der Fingerzeig in diese Richtung war, dass dafür eigentlich die Kantone mit ihren Gebäudeprogrammen zuständig sind. Deshalb war die Mehrheit in dieser Konstellation der Auffassung, die Bestimmung aus dieser Gesetzgebung zu streichen.

Vara Céline (G, NE): C'est la troisième et dernière fois que je prends la parole, c'est la loi. Concernant cet article 41b, je pense que je n'ai jamais reçu autant de courriels, de lettres et de messages pour un objet parlementaire. J'ai été inondée, et j'imagine que vous aussi, par les milieux concernés – et visiblement ils sont nombreux –, par la question des stations de recharge. C'est visiblement un objet, un point dans la loi, qui est vraiment très, très, très important pour l'économie – j'ai vraiment eu des contacts avec à peu près tous les milieux économiques possibles sur ces questions de borne de recharge –, parce que cela correspond à une réelle demande.

Vous avez reçu aussi, chères et chers collègues, un nombre incalculable de courriels de la part d'associations environnementales bien sûr, puisque nous avons intérêt aujourd'hui à passer à une mobilité électrique, sinon – encore une fois –, nous n'atteindrons pas nos objectifs en matière de réduction de CO2.

Lorsqu'il est absolument nécessaire d'avoir un véhicule, lorsqu'on ne peut pas se passer d'un véhicule – ce qui est quand même la majeure partie du temps le cas pour les petites et moyennes entreprises (PME) –, dans ce cas-là, celles qui choisissent la mobilité électrique vont dans le sens d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement, une mobilité durable – c'est aussi une stratégie d'entreprise. Dans ce cas-là, ces entreprises sont souvent ennuyées par le manque de bornes à disposition. C'est aussi le cas pour les locataires: ce n'est pas intéressant pour les locataires d'installer une borne et de payer cette installation si, potentiellement, le bien immobilier dans lequel ils vivent ne leur appartient pas et qu'ils ne vont peut-être pas y rester vingt, trente ou quarante ans.

C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, le Conseil national a apporté une modification à cet article 41b. Il l'a précisé, il est allé dans le sens du Conseil des Etats et des craintes qui avaient été exprimées dans ce plénum, à savoir que ces bornes devront être installées dans les immeubles d'habitation et dans les entreprises comportant plusieurs postes de travail.

J'ai reçu encore, il y a six minutes, le dernier mail de Swiss E-Mobility, qui me dit que c'est vraiment important pour eux, que cela va vraiment dans le sens d'une promotion de l'électrique et qu'il faut vraiment que cet article soit accepté.

D'ailleurs, le Conseil fédéral soutient cet article depuis le départ, et même à hauteur de 30 millions de francs. On avait déjà fait un pas avec le Conseil national en faveur d'un compromis à hauteur de 20 millions de francs. On est resté à 20 millions. Le dernier vote – vous vous souvenez – était de 24 voix contre 20 dans cette chambre. J'espère qu'entre-temps, et une fois n'est pas coutume – je crois que je le dirai une seule fois dans



ma vie –, les lobbies ont été efficaces afin que nous puissions arriver à un vote positif.

Véritablement, il y a de grandes attentes – il y a vraiment de grandes attentes – dans le secteur économique, pour les petites et les moyennes entreprises. Je dois ajouter que l'Union des villes suisses nous a également écrit afin de dire combien il est important que l'on puisse développer rapidement ces infrastructures dans les villes. Ce sont souvent des petites distances qu'il faut couvrir. Cela a du sens d'avoir des véhicules électriques. C'est la raison pour laquelle – et c'est la dernière fois que je vous le dis pour cette loi – je vous invite à suivre la minorité.

Fässler Daniel (M-E, AI): Ich empfehle Ihnen mit ebenso viel Leidenschaft, aber etwas kürzer, der Mehrheit zu folgen, und begründe, weshalb Sie dies tun können. Ich habe es in der letzten Runde bereits ausführlich dargelegt: Wenn Sie hier 20 Millionen Franken Fördermittel des Bundes bereitstellen, dann sind das 120 Millionen Franken für sechs Jahre. Man kann sagen, das sei nicht viel angesichts der grossen Defizite, die uns in den nächsten Jahren erwarten. Diese Frage müssen wir heute nicht beantworten. Aber was wir

AB 2024 S 138 / BO 2024 E 138

beantworten müssen, ist die Frage, ob es nötig und sinnvoll ist, solche Fördermittel des Bundes bereitzustellen. Wir haben gestern von der Verwaltung erfahren, dass eine Basisinfrastruktur für eine Ladeinstallation zwischen 500 und 1000 Franken kostet – zwischen 500 und 1000 Franken. Wer sich ein Elektrofahrzeug, sei dies ein Tesla oder ein anderes Fahrzeug, leisten kann, der ist auch in der Lage und gewillt, diese 500 bis 1000 Franken für die Basisinfrastruktur für seine Ladeinstallation zu finanzieren. Wenn Sie Fördermittel bereitstellen, die dann vielleicht pro Ladepunkt 100 Franken ausmachen, dann generieren Sie wirklich nur Mitnahmeeffekte, die wir nicht generieren sollten. Hinzu kommt, dass wir heute für die Förderung der Basisinfrastruktur diverse Stromversorger haben, welche diese Kosten oder wesentliche Teile davon übernehmen. Wir haben Fördermittel in den Kantonen, in den Gemeinden, die grosse Summen für diese Basisinfrastruktur, aber auch für den weiteren Ausbau der Ladeinstallationen zur Verfügung stellen. Aus diesem Grund ist es wirklich nicht nötig, bringt nichts und generiert nur Mitnahmeeffekte, wenn wir hier noch Bundesmittel zur Verfügung stellen.

Crevoisier Crelrier Mathilde (S, JU): Je ne sais pas s'il est vraiment question de passion. Je crois qu'il est plutôt question de raison. C'est à cela que nous vous invitons en acceptant la proposition de la minorité Vara. Il ne s'agit pas tellement de moyens financiers, parce qu'effectivement, on peut se dire que les personnes qui peuvent se permettre d'acheter un nouveau véhicule électrique ont les moyens de le faire et d'installer une borne de recharge, mais plutôt des moyens concrets de la réalisation. Si vous vivez dans un appartement dans un immeuble – et je crois que dans les villes, c'est quand même le cas de la majorité de la population –, vous n'avez tout simplement pas d'accès à une borne de recharge dans votre immeuble, à moins que votre propriétaire fasse le pas de l'installer, mais ce n'est pas forcément une évidence. Il n'y a pas non plus toujours, devant les immeubles, des places de stationnement qui permettent d'installer ce type de borne. C'est pourquoi il est aussi intéressant d'encourager leur installation dans les entreprises, où les gens vont travailler la journée. Je rappelle aussi qu'une installation de recharge de voiture se couple très bien avec l'énergie solaire. Cela a donc du sens, pour les gens qui prennent leur voiture pour aller travailler durant la journée, de pouvoir la recharger à ce moment avec des bornes qui utilisent une énergie entièrement décarbonée.

Là encore, il s'agit d'un signal, d'une impulsion. On doit montrer notre volonté de soutenir l'économie privée. Les entreprises, les propriétaires font déjà des efforts, des pas en direction de l'installation de bornes de recharge, mais si, de notre côté, du côté du politique, on laisse l'entière responsabilité de ce développement à l'économie, je ne crois pas que l'on donne vraiment le signal attendu de notre part.

Je rappelle également, si on était tenté de rappeler la situation financière difficile de la Confédération, que ce montant de 20 millions de francs sera déduit du fonds Forta. Il ne s'agit donc pas d'un montant supplémentaire alloué à l'électrification du parc de véhicules.

Je vous invite à faire ce petit geste. On a déjà refusé, encore une fois, de fixer un objectif de compensation en Suisse; je vous invite donc vraiment, à cet article 41b, à accepter ce petit geste.

Broulis Pascal (RL, VD): L'argent de la route pour la route, Mesdames et Messieurs, puisque, tout d'abord, cet argent ne va pas avoir une influence sur le frein à l'endettement. Ensuite, on est sur la loi CO2, alors, il va falloir qu'on fasse des choix. Tout à l'heure, on parlera de nucléaire, et personnellement, je pense qu'il faut là aussi réfléchir à ces aspects-là. Mais si l'on veut diminuer clairement la question de la production de CO2, il faut encourager ce qui permet, justement, de diminuer drastiquement la production de CO2. Le Conseil national a accepté cette proposition. C'est un peu comme pour les panneaux solaires, pour lesquels il a fallu la guerre en Ukraine pour que, tout d'un coup, l'on se dise: "Il y a une dépendance potentielle à d'autres pays, soyons





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Frühjahrssession 2024 • Siebente Sitzung • 06.03.24 • 08h15 • 22.061
Conseil des Etats • Session de printemps 2024 • Septième séance • 06.03.24 • 08h15 • 22.061



un peu intelligents, gardons nos barrages, investissons dans les panneaux solaires, créons de l'éolien sur le territoire suisse."

Ici, vraiment, c'est une impulsion, ni plus ni moins, d'autant plus que si c'était alors dans le budget courant de la Confédération, je m'y opposerais. Mais comme cela provient de l'alimentation du fonds Forta: la route pour la route, c'est une façon de soutenir la transition énergétique et d'inscrire cette volonté de diminuer la production de CO₂.

Je vous encourage donc à soutenir la proposition de la minorité Vara et à accepter ces 10 millions de francs de réduction qui permettront d'accompagner cette transition intelligemment.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich will keine Mördergrube aus meinem Herzen machen. Ich stelle fest, dass man diese Förderung in der Mehrheit nicht will. Der Bundesrat wollte diese Ladestationen von Anfang an im Sinne eines Anreizes fördern. Ich meine, der Nationalrat hat hier einen sinnvollen Kompromissvorschlag gemacht. Sie könnten hier diese Differenz jetzt auch bereinigen – wir haben noch andere Differenzen –, damit wir das Gesetz abschliessen können. Natürlich ist das kein Grund für einen Subventionstatbestand, aber trotzdem: Der Nationalrat ist weit entgegengekommen.

Ja, in Mehrparteiengebäuden gibt es einfach diese Probleme. Da kann ein Anreiz hilfreich sein, auch wenn ich Herrn Fässler recht gebe: Er ist klein. Aber wenn sich einige zusammenschliessen, sind es eben doch ein paar Franken, die unter Umständen eine Abstimmung an einer Eigentümerversammlung über die Frage, ob man das installieren will oder nicht, beeinflussen können.

Deshalb bleibe ich dabei und empfehle Ihnen namens des Bundesrates, der Minderheit zu folgen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/6383)

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 16 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Ziff. III Abs. 2 Bst. d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. III al. 2 let. d

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir, bei Ziffer III folgende Ergänzungen zuhanden der Materialien zu machen:

Der Nationalrat hat bei Ziffer III Absatz 2 Buchstabe d einen Fehler des Ständerates korrigiert. In Konsequenz der Änderung von Artikel 18 des Mineralölsteuergesetzes muss Buchstabe d nicht nur auf Absatz 1bis, sondern auch auf Absatz 1bis a verweisen. Bei der Frage der Rückerstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Transportunternehmen in Artikel 18 Absätze 1bis und 1bis a des Mineralölsteuergesetzes gibt es keine Differenz mehr. Der Nationalrat ist unserer Version eines gestaffelten Auslaufens der Rückerstattungen gefolgt.

Im Ortsverkehr soll die Mineralölsteuer ab dem 1. Januar 2026 nicht mehr zurückerstattet werden. Ausserhalb des Ortsverkehrs soll die Rückerstattung bis Ende 2029 unverändert gelten. Danach soll sie nur noch in den Fällen möglich sein, in denen aus topografischen Gründen wie Distanzen, Steigerungen usw. keine erneuerbaren Antriebe eingesetzt werden können – dies noch zuhanden der Materialien.

Angenommen – Adopté

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

AB 2024 S 139 / BO 2024 E 139

