



22.061

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

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

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

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

Egger Mike (V, SG): Ich spreche zum Antrag meiner Minderheit bei Artikel 10 Absatz 1, der der Variante des Ständerates entspricht. Der Artikel möchte klar geregelte Absenkwerte für CO2-Emissionen bei Strassenfahrzeugen. Meine Minderheit

AB 2024 N 479 / BO 2024 N 479

und die Variante Ständerat möchten dies natürlich ebenfalls, bieten aber bezüglich des Zeitraumes mehr Flexibilität als die Variante des Nationalrates. So sollen von Personenwagen, die in den Jahren 2025 bis 2029 erstmals in Verkehr gesetzt werden, höchstens 93,6 Gramm CO2 pro Kilometer ausgestossen werden dürfen, bzw. für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sollen es höchstens 153,9 Gramm CO2 pro Kilometer sein. Die Variante Nationalrat möchte eine fixere Umsetzung per 2025 festschreiben und ab 2030 weitere Senkungen vorsehen. Eine solche Umsetzung kann nicht zielführend sein und würde bei den Kunden zu finanziellen Mehrbelastungen führen. Zudem ist es wichtig, dass auch die technologischen Zyklen, die stattfinden, eingehalten werden. Es gibt immer wieder technologische Fortschritte. Sie sind aber meist sprunghaft und erfolgen gerade bei weltweit tätigen Fahrzeugherstellern immer dann, wenn eine neue Fahrzeugflotte eingeführt wird. Der Technologiezyklus bei Strassenfahrzeugen kann je nach Art der Technologie und der Entwicklungen in der Automobilbranche variieren. Allgemein betrachtet, sind die Technologiezyklen in der Automobilbranche aufgrund hoher Investitionen und gesetzlicher Anforderungen an die Unternehmungen eher langsam im Vergleich zu anderen Branchen, insbesondere im Bereich der grundlegenden Antriebs- und Sicherheitstechnologien. Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass ein Swiss Finish ohnehin zu hinterfragen ist, da der Absatzmarkt Schweiz im Fahrzeugbereich begrenzt ist und somit die Strafzahlungen tendenziell einfach an die Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Ich bitte Sie, hier entsprechend meine Minderheit zu unterstützen.





Graber Michael (V, VS): Ich bitte Sie, bei Artikel 41b meiner Minderheit und damit auch dem Ständerat zu folgen und diese Differenz auszuräumen.

Die Bestimmung, die wir vorgesehen haben, will die Installation von Ladeinfrastrukturen mit jährlich 20 Millionen Franken subventionieren. Das sind eigentlich Staatsgelder, die in zweierlei Hinsicht wirklich für nichts sind: Zum einen ist das ein sehr kleiner Betrag, mit 20 Millionen machen Sie fast nichts. Zum andern subventionieren Sie einen Markt, der bereits auf Hochtouren läuft. Damit erzeugen Sie nichts anderes als Mitnahmeeffekte, und das für bereits äusserst privilegierte Kreise, nämlich für jene, die sich überhaupt ein Elektrofahrzeug leisten können, oder auch für Wohnungseigentümer.

Dass es sich um Mehrparteiengebäude handelt, heisst noch lange nicht, dass das Mietliegenschaften sind. Grundsätzlich wird es so sein, dass der Bund ja nicht alles bezahlt, nicht die ganze Installation, sondern höchstwahrscheinlich nur einen Teil davon. Es werden grundsätzlich die Besitzer von Eigentumswohnungen sein, die sich das werden leisten wollen, oder allenfalls ein Vermieter, der es dann flugs auf die Miete schlägt. Es werden also wirklich nur privilegierte Kreise sein, nämlich solche, die eben auch eine entsprechend höhere Miete bezahlen können.

Daher bitte ich Sie, diese völlig belanglose Symbolpolitik bleiben zu lassen, diese Differenz auszuräumen und dem Ständerat zu folgen.

Kolly Nicolas (V, FR): Je m'exprime au nom du groupe UDC sur la révision de la loi sur le CO2 pour la période 2025–2030, qui est à nouveau soumise à notre sagacité. Les commissions de notre conseil et du Conseil des Etats ont beaucoup travaillé, mais des dernières divergences demeurent malheureusement. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) de notre conseil a voulu sans doute faire un dernier baroud d'honneur plutôt que de se plier au pragmatisme et au bon sens du Conseil des Etats sur cet objet. Le diable se cachant dans les détails, ces divergences ne sont cependant pas des moindres. Les principales concernent l'article 3 alinéa 2 et l'article 10 alinéa 1.

Concernant l'article 3 alinéa 2, la CEATE-N se borne à vouloir encore et toujours fixer dans la loi un pourcentage élevé – 70 pour cent – de réduction des émissions qui devra être réalisée par des mesures prises en Suisse. Or, faut-il rappeler que la problématique liée aux émissions de CO2 est mondiale? Il faut agir prioritairement là où il est facile de réduire nos émissions, et bien souvent c'est à l'étranger. Il n'y a qu'à constater les parcs automobiles d'autres pays pour s'en rendre compte. Un franc investi à l'étranger aura plus d'impact qu'un franc investi en Suisse pour réduire nos émissions. Cela est du simple bon sens, et nous soutenons donc la version du Conseil fédéral et du Conseil des Etats, qui laisse la compétence au Conseil fédéral de fixer cette part de réduction autorisée à l'étranger, tout en rappelant que la loi impose toujours que celle-ci soit prioritairement réalisée dans notre pays.

Concernant l'article 10, là aussi la CEATE-N veut fixer dans la loi des objectifs qualifiés d'ambitieux. Nous les jugeons utopiques. Ces objectifs seront particulièrement problématiques pour les véhicules lourds, pour lesquels les alternatives n'existent pas. Aujourd'hui, le moteur thermique, efficace, reste la meilleure solution pour beaucoup d'utilisations, comme les poids lourds, les tracteurs ou d'autres véhicules utilitaires. Ces objectifs sont utopiques, car il faudrait électrifier au pas de charge le parc automobile suisse, oubliant au passage que pour faire fonctionner des véhicules électriques, il faudrait de l'électricité qu'aujourd'hui nous n'avons pas en suffisance.

La bonne nouvelle est que nous n'aurons d'autre choix que de miser à nouveau sur le nucléaire si l'on veut respecter les objectifs que nous nous fixons. La mauvaise est que pour les prochaines années, ce sera extrêmement difficile pour notre pays à cause de ce manque d'énergie. C'est une raison supplémentaire pour se concentrer dans un premier temps sur des mesures de réduction aussi effectuées à l'étranger.

Je vous invite donc, au nom du groupe UDC, à vous rallier au Conseil des Etats et donc à soutenir les différentes propositions de minorité.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Ich gratuliere Kollege Kolly ganz herzlich zu seinem heutigen Geburtstag! (*Beifall*)

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Wir haben jetzt noch drei Differenzen. Ich nehme es vorweg: Ich bitte Sie, überall der Mehrheit zu folgen.

In Artikel 3 geht es um das Inlandziel. Hierzu darf man sagen: Das Prinzip ist einfach, wir alle müssen im Jahr 2050 auf netto null kommen. Das werden wir im Inland wie im Ausland erreichen müssen. Das ist das Ziel, das sich alle Länder gegeben haben. Je früher wir die Einsparungen in Angriff nehmen, je früher wir das umsetzen, desto günstiger wird es. Hier wollen wir mit einem Inlandziel von 70 Prozent erreichen, dass Investitionen bei uns, im Inland, gemacht werden. Damit können wir sicherstellen, dass die Massnahmen



bei uns umgesetzt werden, dass dies auch volkswirtschaftlich Sinn macht und uns zugutekommt, indem wir aktuelle, neue Infrastrukturen haben, von denen wir profitieren können. Ich habe Ihnen das letzte Mal als Beispiel erzählt, dass die Schweiz in Thailand die Elektrifizierung von Bussen unterstützt. Ich glaube, wir alle sollten ein Interesse daran haben, dass die Busse bei uns elektrifiziert werden und nicht unbedingt die Busse in Thailand.

Das Ganze hat aber auch eine finanzpolitische Seite: Je tiefer der Anteil im Inland ist, umso grösser wird der Anteil, den wir im Ausland kompensieren müssen. Wenn da die Klik-Gelder nicht ausreichen, muss der Bund einspringen. Er muss diese Emissionen einkaufen, und das kann unsere Staatskasse dann eben auch belasten. Wie es in der Staatskasse aussieht, muss ich, glaube ich, niemandem hier drin erklären.

In Artikel 10 geht es um den Absenkpfad. Hier verlangen wir etwas von den Autoimporteuren. Sie sollen kontinuierlich einen Absenkpfad verfolgen. Ich höre immer wieder das Argument, dass die Technik Sprünge macht. Ja, sie macht Sprünge, aber niemand garantiert uns, dass sie das in diesen Fünfjahresschritten macht. Wir erwarten bei Artikel 10 eigentlich von den Autoimporteuren, dass sie sich bewegen und dass sie auf diesem Absenkpfad vorwärtsschreiten. Wir stellen das mit Zwischenzielen sicher. Zu dieser

AB 2024 N 480 / BO 2024 N 480

Massnahme hört man immer, sie treffe dann den Endkunden, der ein teureres Auto kaufen müsse. Ich glaube, Sie gehen alle mit mir einig, dass es beim Neukauf eines Wagens entscheidender ist, wie effizient das Auto ist und welcher Preisklasse es angehört, dass hingegen der Aufschlag, der sich theoretisch ergeben könnte, wirklich nicht ins Gewicht fällt.

Dann komme ich zu Artikel 41b. Hier geht es um die Förderung von Ladestationen, die wir gerne unterstützen möchten – mit einem, wie es Herr Graber gesagt hat, kleinen Betrag; das kann man so sehen. Uns ist es einfach wirklich wichtig, dass diese Massnahme bei Mehrfamiliengebäuden umgesetzt wird, denn, Herr Graber hat es richtig erwähnt, in Mehrfamiliengebäuden sind die Anreize noch zu klein, um auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Wir möchten mit dieser Massnahme Hand bieten, um das in die Umsetzung zu bringen, was jetzt so nötig wäre. Wir sind überzeugt: Mit diesem Anreiz kann etwas bewirkt werden, und er würde auch tatsächlich etwas auslösen.

Ich bitte Sie daher, überall der Mehrheit zu folgen, und danke Ihnen, wenn Sie das tatsächlich tun.

Graber Michael (V, VS): Liebe Frau Kollegin Wismer, Sie haben das sehr anschauliche Beispiel von Bussen in Thailand erwähnt. Aber wissen Sie, was mit den Bussen geschieht, die wir hier in der Schweiz elektrifizieren? Diese kommen in den Export und fahren dann eben in Afrika oder in Thailand umher, bis sie einfach nicht mehr funktionieren. Was wäre besser für das Klima, wo, denken Sie, sind die Vorschriften für Dieselmotoren strenger: in Thailand oder in der Schweiz? Wäre es somit nicht sinnvoller, im Ausland zu elektrifizieren statt in der Schweiz?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Vielen Dank, Herr Graber, für diese Frage. Tatsache ist doch einfach, dass wir so oder so ersetzen müssen. Die Frage ist: Wann machen wir das? Immer dann, wenn ein Bus neu angeschafft werden muss, wäre es wichtig zu elektrifizieren. Unabhängig davon, wohin die Busse nachher weitergegeben werden: Die Situation bleibt die gleiche, ob wir es jetzt machen oder es noch einmal zehn Jahre verschieben. Ich bin einfach davon überzeugt, dass wir eins zu eins davon profitieren, wenn diese Anschaffungen hier in der Schweiz gemacht werden. Dann haben wir auch das Geld bei uns, dann wird es bei uns investiert. Es kann nicht in Ihrem Sinne sein, dass wir im Ausland Investitionen tätigen, die uns auch volkswirtschaftlich nichts bringen.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Frau Kollegin, ich hatte zu wenig Zeit, um im Abstimmungsprotokoll nachzuschauen, wie Sie beim Thema "Rückerstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Busunternehmen" gestimmt haben. Sie haben ja gefordert: möglichst schnell Elektrobusse. Haben Sie für 2026 oder für 2030 gestimmt?

Wismer-Felder Priska (M-E, LU): Da habe ich für das Jahr 2030 gestimmt – ja, genau.

Clivaz Christophe (G, VS): Pour commencer, j'aimerais rappeler brièvement le cadre: l'année dernière, les Suisses ont largement accepté la loi sur le climat et l'innovation, dont l'un des objectifs est d'atteindre le zéro net en 2050. Mais des objectifs intermédiaires sont aussi fixés dans cette loi pour les années 2030 et 2040. Or, un des principaux instruments pour atteindre ces objectifs est la loi sur le CO₂, sur laquelle nous travaillons actuellement.



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Dreizehnte Sitzung • 13.03.24 • 08h15 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Treizième séance • 13.03.24 • 08h15 • 22.061



Nous vous demandons de confirmer les décisions prises par notre conseil la dernière fois, c'est-à-dire de soutenir chaque fois les propositions de la majorité de votre commission et de rejeter les différentes propositions de minorité. Il est notamment très important de garder un pourcentage de réduction qui doit être réalisé en Suisse. Avec le taux de 70 pour cent, nous sommes déjà en dessous du taux de la loi en vigueur, qui est de 75 pour cent. Cela a déjà été évoqué par mes prédécesseurs, mais c'est effectivement une manière judicieuse d'utiliser l'argent public que de l'investir en Suisse plutôt que dans des projets à l'étranger. Cela permet aussi d'éviter le reproche souvent fait aux investissements à l'étranger, à savoir que, parfois, ils n'amènent pas les résultats escomptés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En Suisse, on suit les projets de près: si l'on investit dans la réduction, on obtient vraiment, au bout du compte, la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il faut aussi souligner que le projet de s'acheter, entre guillemets, des indulgences climatiques à l'étranger va bientôt avoir une fin, car tous les pays, selon l'Accord de Paris, doivent faire un effort. Il arrivera un moment où les pays qui réalisent ces projets devront, bien sûr, les comptabiliser chez eux. A ce moment-là, on se retrouvera d'un seul coup avec la nécessité de compenser énormément d'émissions de gaz à effet de serre.

Nous vous proposons également, pour la minorité Egger Mike qui concerne la réduction des gaz à effet de serre pour les véhicules, d'adopter la position d'une réduction linéaire. Elle est tout à fait possible, bien qu'elle demande effectivement un effort supplémentaire aux importateurs. Concrètement, cela signifie moins d'émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Cela signifie aussi qu'en 2029, on ne devra pas, d'un seul coup, diminuer par deux cette valeur moyenne, ce qui semble totalement irréaliste à atteindre.

En troisième point, nous vous demandons de soutenir l'idée d'engager 20 millions de francs pour aider au financement de l'installation de bornes de recharge dans les entreprises, mais surtout dans les immeubles d'habitation. C'est une problématique à laquelle beaucoup d'entre nous sont confrontés. Dans une PPE, il est extrêmement difficile d'obtenir la majorité quand il s'agit de faire des investissements lourds pour équiper en bornes de recharge, parce qu'une partie des habitants ne sont pas intéressés.

Girod Bastien (G, ZH): Beim Inlandziel ist es klar: Wir sollten möglichst viel Klimaschutz in der Schweiz machen. Jetzt geht es auch darum, dass wir erst im Jahr 2024 sind, es bleiben also noch sechs Jahre. Jetzt schon zu sagen, wir könnten nicht mehr machen, wäre falsch. Es geht darum, Ambitionen zu haben und zu sagen: Wir müssen nach Massnahmen suchen, um noch mehr zu machen. Denn wenn wir es in der Schweiz machen, bleibt das Geld hier, und das ist auch besser für die lokale Wertschöpfung. Dass man mehr machen kann, zeigen die zwei Differenzen bezüglich Personenwagen. Bei den Personenwagen hat man eigentlich einen dreifachen Gewinn: Diejenigen, die das Auto kaufen, haben einen Gewinn, weil sie tiefere Benzinkosten haben. Der Bund hat einen Gewinn, weil er, da mehr in der Schweiz gemacht wird, weniger Kompensationen kaufen muss. Und natürlich gewinnt auch das Klima.

Ich komme zur letzten Differenz, zu den Ladestationen: Ich denke, hier ist es wichtig, dass man nicht einfach irgendwie an den Hauseigentümer und den Tesla denkt. Wir haben heute bei den Neuwagen einen Elektroanteil von 30 Prozent. Man wollte eigentlich schon bei 50 Prozent sein, also sind wir da bei der Entwicklung im Verzug. Andere Länder – Holland, Dänemark, aber auch die anderen nordischen Länder – sind bei einem Elektroautoanteil von 50 Prozent, Norwegen ist sogar bei 90 Prozent. Jetzt geht es hier eben nicht um den Tesla, sondern eher um den Dacia, und nicht um den Hauseigentümer, sondern um den Mieter. Was ist hier die grosse Hürde? Alle sagen, auch die Autoimporteure erkennen das: Die grosse Hürde ist die Ladestation, die beim Arbeitgeber oder beim Mehrparteiengebäude fehlt.

Deshalb ist es wichtig, dass der Bund hier eine Kampagne machen kann. Es geht eben nicht nur um das Geld, sondern auch um die Information, die damit vermittelt wird und einen Anreiz gibt, hier entsprechend auszurüsten. Diese Ausrüstung ist eben auch besser für die Netze, denn damit kann man – im Gegensatz zu Schnellladern – langsam laden, und das bedeutet eine weniger hohe Belastung für die Netze. Deshalb wäre es wichtig und auch der richtige Zeitpunkt, um hier diese Kampagne zu machen, diesen Impuls zu setzen.

Ich bitte Sie deshalb, bei allen drei Differenzen der Mehrheit der UREK zu folgen.

Nordmann Roger (S, VD): Il n'y a plus que trois divergences. Concernant les objectifs de réduction, je crois que c'est clair:

AB 2024 N 481 / BO 2024 N 481

on a intérêt à avoir une réduction structurelle de nos émissions en Suisse. C'est pour cela qu'il faut suivre la majorité de la commission, et maintenir un taux de 70 pour cent de réduction en Suisse.

J'aimerais surtout intervenir sur les deux sujets qui concernent l'automobile. Premièrement, faut-il laisser stag-





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Dreizehnte Sitzung • 13.03.24 • 08h15 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Treizième séance • 13.03.24 • 08h15 • 22.061



ner le niveau des émissions des nouvelles voitures pendant cinq ans, puis le baisser brutalement en 2030? Il faut au contraire une baisse progressive par une augmentation progressive de la part des véhicules électriques mis en service.

Deuxièmement, faut-il soutenir l'équipement des immeubles d'habitation et des places de travail en bornes de recharge électrique? Nous avons tout intérêt à réduire notre dépendance à l'essence et au diesel, en favorisant l'électrification des voitures. D'une part, c'est bon pour le climat et, d'autre part, une voiture électrique consomme quatre fois moins d'énergie, parce qu'une voiture thermique gaspille les trois quarts de son énergie en chaleur, alors qu'un véhicule électrique a une efficacité d'environ 90 pour cent. C'est donc beaucoup plus efficace. Mais, surtout, cela réduit aussi notre dépendance aux importations et nous permet de fonctionner avec des énergies indigènes. On a intérêt à ce que la demande pour les voitures électriques augmente de manière régulière et lente, et non pas par palier. La question qui se pose aujourd'hui, c'est: veut-on une Suisse dont les transports routiers deviennent plus efficaces ou veut-on une Suisse qui stagne pendant cinq ans puis qui essaie ensuite de faire un saut brutal? Le saut brutal n'a aucun sens.

Je vous invite vraiment à suivre la majorité de la commission et à décider que l'électrification, par le durcissement des normes d'émission, se fait de façon progressive et continue et que l'on soutient les habitants d'immeubles d'habitation pour équiper les garages sous-terrain et les parkings de ces immeubles de systèmes de recharge électrique. Il ne s'agit même pas de payer la borne, il s'agit juste de payer l'équipement et les canaux afin de pouvoir poser la borne. Je pense vraiment que l'on a intérêt à avoir une Suisse plus efficace en matière de protection du climat et plus efficace dans les transports. C'est le sens des propositions de la majorité.

Je vous prie donc de suivre la majorité de la commission.

Bäumle Martin (GL, ZH): Wir hatten heute Morgen noch vier Differenzen. Es stellt sich die Grundsatzfrage, mit wie vielen Differenzen wir welche Chancen haben, in einer Einigungskonferenz etwas zu erreichen. Man kann mathematisch davon ausgehen, dass der Ständerat am Ende gewinnen wird, wenn wir komplett hart bleiben. Die erste Differenz betrifft die Ziele im Inland. Für uns Grünliberale ist klar, dass eigentlich mindestens 75 Prozent richtig und notwendig wären. Es ist auch klar, dass alles, was im Inland gemacht wird, Wertschöpfung im Inland generiert. Im Ausland besteht das Risiko, dass man am Ende mit Steuermitteln Zertifikate einkaufen muss. Rein aus diesem Grund wäre der Entscheid klar.

Ihre Kommission und die Mehrheit dieses Rates sind dann noch bei 70 Prozent geblieben, aber der Ständerat ist uns dort nicht entgegengekommen, obschon auch eine Lösung mit zwei Dritteln im Raum stand. Es gibt seitens des Ständerates und seitens des Bundesrates allerdings die klare Aussage zuhanden des Amtlichen Bulletins, dass es inhaltlich nicht relevant sei, ob wir 66 Prozent, zwei Drittel, ins Gesetz hineinschreiben oder nicht, weil in der Verordnung ebenfalls 66 Prozent als Minimum festgehalten werden sollen. Entscheidend ist nicht die Verordnung oder das Gesetz, sondern der Inhalt: Diese zwei Drittel werden so zuhanden des Amtlichen Bulletins heute noch einmal festgenagelt, nachdem dies im Ständerat schon erfolgt ist. In diesem Sinne wird die Grünliberale Fraktion mit der Minderheit stimmen – nicht aus materiellen Gründen, sondern um diese Differenz auszuräumen. Gleichzeitig muss über das Amtliche Bulletin sichergestellt sein, dass diese zwei Drittel in den Materialien festgenagelt sind.

Zur zweiten Differenz, zum Absenkpfad im Fahrzeugbereich: Auch da ist die Mehrheit der Kommission und unseres Rates mit Artikel 10 eigentlich auf dem richtigen Weg. Damit werden wir aber im Ständerat und in der Einigungskonferenz kaum Chancen haben. Auch da wird die Grünliberale Fraktion heute nun auf die Position der Minderheit umschwenken – nicht materiell, sondern um diese Differenz heute auszuräumen.

Bei der dritten Differenz, bei Artikel 11 Absatz 7, hat Ihre Kommission bereits entschieden, die Differenz auszuräumen. Das ist auch eine materielle Ausräumung, weil diese Lex Tesla auch falsch verstanden werden könnte. Sie haben einige Mails dazu gekriegt. Ich habe auch einige Abklärungen getroffen: Wir würden da eine ganze Branche mit eher kleineren Unternehmen treffen. Das macht keinen Sinn. Auch wenn es klimapolitisch Sinn macht, wir würden da die Falschen treffen. Darum hat sich hier Ihre Kommission einstimmig dem Beschluss des Ständerates angeschlossen.

Bleibt die Differenz zu den Ladestationen. Hier ist ganz wesentlich: Wenn wir die Elektromobilität fördern wollen, dann braucht es gewisse Anreizinstrumente. Gerade bei Miethäusern oder bei Büros mit mehreren Parteien ist es eben so – das wissen wir alle –, dass die Leute, wenn wir mit ihnen sprechen, sagen: Ich kaufe noch kein Elektrofahrzeug, weil ich zuhause nicht laden kann. Wenn wir hier mit diesen 20 Millionen Franken also einen gewissen Anreiz setzen, dann werden auch die Kantone etwas tun, das mehr in diese Richtung geht. Und jedes Fahrzeug, das früher ersetzt wird, kann diesen CO₂-Pegel deutlich reduzieren.

In diesem Sinne ist es mit unserem Entgegenkommen möglich, dass wir heute – mit der dritten Differenz,





die schon von der Kommission ausgeräumt wurde – drei Differenzen ausräumen. Diese Differenz hier, die vierte, möchten wir noch stehenlassen. Wir erwarten, dass die Kommission des Ständerates sich uns morgen in diesem Punkt anschliesst und wir so in letzter Minute doch noch einen gewissen Kompromiss zustande bringen, der für alle tragbar ist und dieses Gesetz zu einem guten Ende bringt. Ich bitte Sie entsprechend, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir hier beim Schritt von der Kommission zum Rat gewisse Änderungen im Abstimmungsverhalten vornehmen werden.

Rösti Albert, Bundesrat: Ich denke, die Meinungen sind hier gemacht, deshalb kann ich es kurz machen. Ich bitte Sie, sich bei der ersten Differenz, beim Inlandziel, der Minderheit anzuschliessen. Der Bundesrat hat immer gesagt, er werde im Rahmen der Verordnung den Prozentsatz, um den der Ausstoss im Inland zu reduzieren ist, festlegen. Ich sage Ihnen jetzt hier: Ich werde dem Bundesrat beantragen, diesen Anteil auf 66 Prozent festzulegen. Wieso 66 Prozent? Rund zwei Drittel können mit den Massnahmen, die Sie beschlossen haben, reduziert werden. Von daher gibt es auch eine gewisse Logik. Am Ende des Tages spielt es überhaupt keine Rolle, ob das auf Gesetzesstufe oder auf Verordnungsstufe passiert. Dass Sie jetzt hier eine gewisse Verbindlichkeit haben möchten, dass man nicht auf 60 oder 55 Prozent geht, verstehe ich. Deshalb nenne ich hier auch den Prozentsatz. Natürlich muss dann der Bundesrat auch noch zustimmen, aber das ist dann in meiner Verantwortung. Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen. Dann wäre diese Differenz mit dem Ständerat bereits bereinigt, und die Einigungskonferenz könnte etwas einfacher vonstattengehen.

Ich bin bei den Emissionsvorschriften betreffend die Zwischenziele unverändert der Meinung, wie ich das hier schon mehrfach gesagt habe, dass man hier nicht einen Swiss Finish mit Jahreszielen aufnehmen sollte. Deshalb sollte man dem Beschluss des Ständerates zustimmen. Ich bitte Sie also, in dieser Frage der Minderheit zuzustimmen, das heisst dem Beschluss des Ständerates.

Die Kommission ist betreffend Artikel 11, "Individuelle Zielvorgabe", wo es um Abtretungen an Emissionsgemeinschaften geht, dem Ständerat gefolgt. Das kann ich unterstützen. Das war auch immer der Antrag des Bundesrates. Deshalb bitte ich Sie, hier dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Eigentlich erachte ich es als elegante Lösung, hier zu sagen: Wir sind dem Ständerat nun in drei von vier Punkten entgegengekommen, daher bitten wir den Ständerat in der Einigungskonferenz darum, dass er dem Nationalrat bei der Förderung der Ladeinfrastrukturen entgegenkommt. Es sind zwar lediglich 20 Millionen Franken, womit man sagen könnte, es sei nicht so viel. Wir gehen aber davon aus, dass

AB 2024 N 482 / BO 2024 N 482

damit etwa 60 000 bis 70 000 Ladestellen erstellt werden können. 20 Millionen Franken mal fünf Jahre – das ist doch ein schöner Anreiz! Und nochmals: Das würde vor allem für Mehrparteien-, sprich Mietgebäude gelten, und damit würde auch das Autogewerbe unterstützt, das diesen Transfer zur Elektromobilität ja machen muss. Daher würde ich Sie hier bitten, dem Bundesrat bzw. der Fassung Ihrer Kommission zu folgen und damit der Mehrheit zuzustimmen.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: Ce matin, à 7 heures, la CEATE-N s'est réunie pour travailler sur la nouvelle version de la loi sur le CO₂, sortie tout fraîchement du Conseil des Etats – une version qui s'éloigne toujours de la nôtre et de nos objectifs, posés dès le début des travaux dans notre commission. Ce matin, à 7 heures, il restait quatre divergences. Ce matin, à 11 heures, il en reste trois. Elles impriment clairement la marque de la majorité de la commission sur les objectifs de réduction des émissions de CO₂ à atteindre en Suisse, sur la sortie programmée des voitures thermiques et sur les bornes électriques.

La majorité de la commission est d'avis qu'une des pièces maîtresses de la loi à défendre est celle des objectifs de réduction des émissions de CO₂ à atteindre dans notre pays, et cela au-delà des rapports de force au Conseil des Etats. La CEATE-N veut maintenir l'objectif de 70 pour cent de réduction des émissions de CO₂ dans le pays. Il vaut la peine de rappeler l'historique: en 1990, on en était à 100 pour cent; en 2020, à 80 pour cent; et, en 2030, si on suit la voie du Conseil des Etats, on en sera à 67 pour cent. Ce scénario n'est absolument pas ambitieux ou, alors, il est plein d'attentisme. La majorité de la commission est d'avis que l'objectif de la réduction des émissions de CO₂ dans le pays est essentiel. Elle a fait un pas dans le sens du Conseil des Etats: elle avait fait une proposition, qu'elle avait confirmée ici, visant une réduction de 70 pour cent et non pas de 75 pour cent. Celui-la n'a rien voulu entendre. La majorité de la commission est d'avis de maintenir son objectif de 70 pour cent.

Réduire les émissions de CO₂ dans le pays, c'est investir. C'est une plus-value pour notre pays. La transition doit avoir lieu ici, avec des effets ici, non seulement sur la réduction des émissions de CO₂, mais aussi sur notre



économie: c'est non seulement assurer des emplois, mais aussi s'assurer d'avoir un retour sur investissement. Tout cela concerne l'article 3. Le résultat du vote est de 13 voix contre 12.

La majorité de la commission a aussi décidé de maintenir sa version à l'article 10, c'est-à-dire de garder une sortie programmée linéaire des voitures thermiques. La proposition que nous souhaitons maintenir ici concernant l'évolution à l'article 10 est la suivante: en 2025, on en reste à 93,6 grammes de CO₂ par kilomètre; en 2026, on commence déjà à descendre, avec 84,8 grammes de CO₂ par kilomètre; en 2027, on descend encore un peu plus, à 76 grammes, et ainsi de suite jusqu'en 2030, où on arrive à l'objectif de 49,5 grammes. C'est une descente linéaire qui nous permet d'absorber toujours plus un parc de plus en plus électrifié.

La décision du Conseil des Etats induit des paliers brusques, avec une première phase où l'on ne bougera pas et, tout à coup, en 2030, un grand écart. Cette décision ne nous convient absolument pas. On a besoin d'une sortie programmée, d'une évolution linéaire. C'est la raison pour laquelle, notre décision, par 13 voix contre 12, a été confirmée par notre commission.

A l'article 11 alinéa 7, la commission s'est alignée sur le Conseil des Etats en biffant l'ajout qui instaurait la possibilité pour les importateurs et les constructeurs de se céder des véhicules, compensant leur parc d'émission.

La majorité de la commission est convaincue que nous devons investir dans les bornes électriques. Organiser la sortie programmée des voitures thermiques, c'est préparer le terrain pour les voitures électriques. Ce terrain, il faut qu'on le prépare et il faut qu'on accompagne cette évolution. La majorité de la CEATE-N propose donc de maintenir les 20 millions par an à cet effet. Elle maintient la divergence avec le Conseil des Etats. C'est à l'article 41b alinéa 1 et cela a été décidé par 13 voix contre 12.

En conclusion, ce matin, la CEATE-N a imprimé sa marque en restant fidèle à la ligne adoptée dès le début des travaux de révision de la loi sur le CO₂. Elle a toutefois été ouverte à plusieurs reprises. On a eu l'occasion d'en parler ici. On a eu des allers et retours entre les chambres. Les trois divergences qui subsistent représentent, pour nous, la colonne vertébrale de la loi. Le Conseil des Etats doit entendre ce message.

La majorité de la commission vous invite donc à être conséquents et à ne pas éliminer les divergences à n'importe quel prix. Cette loi a été édulcorée par le Conseil des Etats. Nous voulons encore essayer, évidemment, d'imprégner notre marque.

Nous vous encourageons clairement à suivre la majorité de la commission. Se plier au pragmatisme, c'est faire preuve d'attentisme.

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Die UREK hatte heute Morgen noch die vier Differenzen zu behandeln, die aus der letzten Differenzbereinigungsrunde aus dem Ständerat zu uns kamen. Sie beantragt, dem Ständerat in einer Differenz entgegenzukommen und dreimal am Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Das Entgegenkommen betrifft Artikel 11 Absatz 7. Da geht es um die Abtretung von Fahrzeugen bei den Flottenzielen. Man hat eingesehen, dass man dort wahrscheinlich die Falschen trifft, nämlich die kleineren Gewerbler, wenn man festhält und diese Massnahme verbieten will. Das wäre nicht zielführend.

Ich will Ihnen nicht verhehlen, dass die Diskussion heute Morgen nicht nur inhaltlich, sondern auch staatspolitisch geführt wurde. Die Vertretung der Mehrheit war mitunter ein bisschen frustriert, dass man im Rahmen dieser Differenzbereinigung immer wieder versucht hat, dem Ständerat entgegenzukommen, dieser dann aber jeden Kompromiss ablehnte. Aus dieser Frustration heraus hat man schlussendlich gesagt: Dann erzwingen wir halt eine Einigungskonferenz und gehen mit den verbleibenden Differenzen – es sind deren drei – morgen früh in eine Sitzung mit dem Ständerat.

Nun haben wir vorhin im letzten Fraktionssprechervotum gehört, dass die Grünliberale Fraktion heute Morgen zwar dreimal links geblinkt hat, jetzt aber zweimal rechts abbiegt. Das ist so weit nichts Verwerfliches. Es steht im Dienste der erneuten Kompromissuche. Es ist quasi der letzte Versuch. Es verbliebe dann nur noch eine Differenz mit dem Ständerat, und man hofft, diese dann doch noch im Sinne des Nationalrates auszuräumen. Es ist nicht meine Aufgabe, dies zu bewerten. Es ist meine Aufgabe, für die Meinung der Kommissionsmehrheit einzustehen. Ich gebe Ihnen dies einfach mit für Ihre taktischen Überlegungen.

Die erste der drei verbleibenden Differenzen, bei denen sich die Mehrheit eben nicht dem Ständerat anschliesst, betrifft Artikel 3 Absatz 2, das Inlandziel, also konkret die Frage: Braucht es eine konkrete Prozentzahl, die bestimmt, wie hoch die Verminderung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz sein soll? Ständerat und Bundesrat waren stets der Meinung, dass keine konkrete Prozentzahl festgelegt werden soll, sondern dass es im Gesetz lediglich heissen soll, dass man die Treibhausgasemissionen in erster Linie im Inland reduziert. Der Nationalrat wollte zuerst 75 Prozent schreiben, der Ständerat ging darauf aber nicht ein. Der Nationalrat hat dann einen Kompromiss, 70 Prozent, vorgeschlagen, der Ständerat ging wieder nicht darauf ein. Und wie gesagt, weil irgendwann einmal genug der Kompromisse ist, findet Ihre Kommission jetzt: Wir halten fest, diese



70 Prozent sollen ins Gesetz kommen. Bundesrat Rösti hat vorhin gesagt, er werde dem Bundesrat beantragen, 66 Prozent in die Verordnung zu nehmen. Der Antrag auf Festhalten bei Artikel 3 Absatz 2 setzte sich mit 13 zu 12 Stimmen gegen den Antrag der jetzigen Minderheit Vincenz durch.

Ebenfalls mit 13 zu 12 Stimmen obsiegte der Antrag auf Festhalten bei Artikel 10 Absatz 1 gegenüber dem Antrag der jetzigen Minderheit Egger Mike. Bei dieser zweiten Differenz geht es um die Frage, ob man Zwischenziele für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen festlegen will. Die inhaltliche Diskussion haben wir bereits geführt. Die Kommissionsmehrheit ist

AB 2024 N 483 / BO 2024 N 483

nach wie vor der Meinung, dass diese Zwischenziele und damit ein linearer Absenkpfad eine effektive Klimawirkung haben. Alle Emissionslimiten, die nicht einem linearen Absenkpfad folgen und höher sind als die letztlich nur zeitlich verschobenen Werte, stellen ausgestossenes CO₂ dar – darum geht es in diesem Gesetz –, und das will man eigentlich verhindern. Deshalb halten wir da, wie gesagt, mit 13 zu 12 Stimmen an unserer Fassung fest.

Die letzte Minderheit betrifft die Frage der Ladestationen bei Artikel 41b: Hier obsiegte die Fassung der Mehrheit, ebenfalls mit 13 zu 12 Stimmen, gegenüber dem Antrag der jetzigen Minderheit Graber. Es geht um die Bundesförderung von Ladeinfrastrukturen. Der Bundesrat hat vorgeschlagen, vonseiten des Bundes 30 Millionen Franken für Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen zu investieren. Der Ständerat wollte davon nichts wissen. Der Nationalrat machte einen Kompromiss, strich die Investition für öffentliche Parkplätze und sah nur noch Basisinstallationen im Umfang von 20 Millionen Franken vor. Der Ständerat wollte davon nichts wissen, und die Vorlage ging wieder zurück in den Nationalrat. Wir haben jetzt genug der Kompromisse und halten an unserem Beschluss fest. Wir wollen diese 20 Millionen Franken Bundesförderung für die Ladeinfrastruktur.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dreimal festzuhalten und die Einigungskonferenz mit diesen drei Differenzen zu munitionieren.

Art. 3 Abs. 2*Antrag der Mehrheit*

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Vincenz, de Montmollin, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüeegger, Strupler, Wasserfallen Christian)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 3 al. 2*Proposition de la majorité*

Maintenir

Proposition de la minorité

(Vincenz, de Montmollin, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüeegger, Strupler, Wasserfallen Christian)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28449)

Für den Antrag der Minderheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 90 Stimmen

(0 Enthaltungen)

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

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Egger Mike, de Montmollin, Dettling, Giezendanner, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüeegger, Strupler, Vin-



cenz, Wasserfallen Christian)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 10 al. 1, 1bis, 3

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Egger Mike, de Montmollin, Dettling, Giezendanner, Graber, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wasserfallen Christian)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28450)
Für den Antrag der Minderheit ... 104 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 88 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 11 Abs. 7

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 11 al. 7

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

Angenommen – Adopté

Art. 41b

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Graber, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüegger, Strupler, Wasserfallen Christian)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 41b

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Graber, Dettling, Egger Mike, Giezendanner, Guggisberg, Imark, Kolly, Rüegger, Strupler, Wasserfallen Christian)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28451)
Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 80 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft geht an die Einigungskonferenz.

AB 2024 N 484 / BO 2024 N 484