



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**

Art. 41b

Antrag der Einigungskonferenz

Streichen

Proposition de la Conférence de conciliation

Biffer

Müller-Altarmatt Stefan (M-E, SO), für die Kommission: Wir hatten ja gestern die letzte Differenzbereinigungsrunde, und wir bereinigten in dieser Differenzbereinigungsrunde drei von

AB 2024 N 557 / BO 2024 N 557

vier Differenzen zugunsten des Ständerates. Wir hofften gestern als Rat, dass wir dann die letzte verbleibende Differenz in der Einigungskonferenz zugunsten des Nationalrates entscheiden könnten. Vorweg: Dies traf nicht so ein.

Bestehen blieb nach der gestrigen Debatte die Differenz bei Artikel 41b, bei dem es um die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge geht. Der Bundesrat sah in seinem Entwurf vor, dass insgesamt 30 Millionen Franken aus dem Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Treibstoffe zur Verfügung gestellt werden, um Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden, in Betrieben mit mehreren Arbeitsplätzen und auf öffentlichen Parkplätzen zu unterstützen. Der Ständerat strich diese Bestimmung in der ersten Runde. Der Nationalrat suchte einen Kompromiss und senkte den Betrag auf 20 Millionen Franken. Der Ständerat wollte immer noch nichts davon wissen und hielt an seinem Streichungsbeschluss fest. Der Nationalrat versuchte noch einmal einen Kompromiss und strich die öffentlichen Parkplätze; die Regelung sollte also nur noch für Mehrparteiengebäude und Betriebe mit mehreren Arbeitsplätzen gelten. Der Ständerat wollte wieder nichts davon wissen.



Der Nationalrat blieb gestern in diesem Punkt ebenfalls hart und schickte die Differenz mit dem Kompromissantrag in die Einigungskonferenz.

Die Argumente für die Version des Nationalrates waren eben genau die staatspolitischen Überlegungen der Kommission, man möge doch dem Bundesrat und dem Nationalrat in diesem Punkt entgegenkommen; es handle sich mittlerweile nicht mehr um eine wahnsinnig grosse und dazu um eine wirklich zielgerichtete Unterstützung, nämlich nur noch um die Unterstützung für Mehrparteiengebäude und Betriebe mit mehreren Arbeitsplätzen. Das war das Argument, das für den Nationalrat sprach.

Gegen die Version des Nationalrates und für die Streichung, die der Ständerat wollte, sprach das Argument, dass die Durchdringung mit der Elektromobilität ohnehin stattfindet, dass die Ladestationen entsprechend in einem Markt seien, der floriere, und dass man mit einer Förderung nur Mitnahmeeffekte generiere. Dieses Argument obsiegte in der Einigungskonferenz. Mit 14 zu 12 Stimmen beschloss die Einigungskonferenz also, keine Förderung der Ladeinfrastrukturen im CO₂-Gesetz zu verankern.

Der Gesamtentwurf ohne diese Förderung wurde von der Einigungskonferenz dann mit 23 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen, dies natürlich in der Meinung, dass deswegen – es handelt sich hier nicht mehr um den zentralsten Punkt der Vorlage – dann nicht das gesamte Gesetz abgeschlossen werden sollte. Es gibt zahlreiche weitere Tatbestände, die hier wichtig sind und die für die Zukunft sowohl klima- als auch wirtschaftspolitisch äusserst relevant sind.

Die Einigungskonferenz beantragt Ihnen, ihrem Antrag zu folgen. Ich danke Ihnen, wenn Sie das tun.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE), pour la commission: Nous nous sommes en effet réunis ce matin en conférence de conciliation. Il y a eu des efforts répétés de la commission du Conseil national pour trouver des terrains d'entente et pour faire de cette loi sur le CO₂ une vraie loi de mesures – c'est en effet son rôle: la loi sur le CO₂ devrait être une loi de mesures aux côtés de la loi sur le climat et l'innovation, qui a été, pour rappel, plébiscitée par le peuple en juin dernier.

Je pourrais, au nom de la commission, répéter que le Conseil des Etats a surtout cherché à édulcorer la loi plutôt qu'il a cherché à collaborer à un travail constructif pour une loi efficace. On est très loin de répondre aux enjeux majeurs du climat aujourd'hui avec la proposition finale.

La dernière divergence qui subsistait est désormais levée: par 14 voix contre 12, la conférence de conciliation a décidé de ne pas allouer 20 millions de francs pour l'installation de bornes de recharge pour les voitures électriques dans les immeubles et dans les entreprises. C'était la dernière divergence; vous vous rappelez que, lors du dernier débat sur la question des objectifs de réduction d'émissions de CO₂ à atteindre à l'intérieur du pays et celle de la sortie programmée des voitures thermiques, toutes ces propositions, que la commission du Conseil national a soutenues et a essayé d'intégrer dans cette loi, n'ont pas obtenu de majorité. Par 23 voix contre 0 et 2 abstentions, la conférence de conciliation a accepté cette proposition de conciliation.

Résultat des courses: la loi sur le CO₂ est celle qui a été décidée par le Conseil des Etats, soit une loi minimaliste et sans ambitions. Le Conseil national n'a, malheureusement, pas réussi à imprimer sa marque. La conférence de conciliation l'a emporté. Certains ont voulu être pragmatiques: eh bien, c'est l'attentisme qui a gagné.

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Die Mitte-Fraktion und die FDP-Liberale Fraktion unterstützen den Antrag der Einigungskonferenz.

Girod Bastien (G, ZH): Der Ständerat hat einen schwachen Vorschlag noch weiter abgeschwächt. Nun sollen gemäss Einigungskonferenz nicht einmal mehr Ladestationen unterstützt werden. Sicher nicht geholfen hat, dass die GLP gestern beim Inlandziel und bei den Vorgaben für Personenwagen nicht die UREK-Mehrheit unterstützt hat und wir am Schluss mit nur noch einer Differenz in die Einigungskonferenz gegangen sind. Ich denke, mit drei Differenzen hätten wir mehr Druck machen und sicherstellen können, dass wir wenigstens die Ladestationen bekommen. Nun, wir müssen dranbleiben. Wir werden weitere Anläufe nehmen müssen. Der Ständerat hat wenig Umweltgehör. Das wird eine Herausforderung für diese Legislatur.

Insgesamt machen wir mit diesem Gesetz einen Schritt nach vorne. Deshalb können wir es nicht ablehnen. Es ist aber ungenügend in Anbetracht der Herausforderungen der Klimaerwärmung und der Notwendigkeit, dass die Schweiz hier vorwärtsmacht. Deshalb werden sich die Grünen hier enthalten.

Clivaz Christophe (G, VS): Effectivement, cela vous a été expliqué précédemment: les représentants de la CEATE-N se sont rendus ce matin à la séance de conciliation en position de faiblesse, puisqu'il n'y avait plus qu'une seule chose à négocier. Cela a été évoqué précédemment par mon collègue Bastien Girod. C'est vrai – je le dis sans animosité – que l'on n'a pas tout à fait compris l'attitude du groupe vert/libéral qui a ainsi peut-être





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrsession 2024 • Fünfzehnte Sitzung • 14.03.24 • 08h00 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Quinzième séance • 14.03.24 • 08h00 • 22.061



fait couler l'un des éléments qui est vraiment au coeur de son engagement et qui est lié au développement de l'électromobilité.

En définitive, on se retrouve avec une loi extrêmement décevante, qui ne contient clairement pas les mesures nécessaires afin d'atteindre les objectifs climatiques que l'on s'est fixés et que le peuple a acceptés l'année dernière dans la loi sur le climat et l'innovation. Ce n'est certainement pas grâce à cette loi que l'on arrivera à atteindre l'objectif qui y est fixé, c'est-à-dire de 50 pour cent de réduction des émissions entre 1990 et 2030. C'est la raison pour laquelle on s'abstiendra, lors du vote final, parce que, justement, comme je viens de l'expliquer, d'un côté, c'est une loi clairement insuffisante pour nous par rapport aux enjeux climatiques et, de l'autre côté, il faut également admettre qu'il y a quelques éléments d'amélioration, notamment sur l'encouragement des énergies renouvelables ou sur le soutien aux transports ferroviaires transfrontaliers et aux trains de nuit; et aussi, parce qu'il faut le rappeler, un non signifierait finalement que les mesures actuelles prendraient fin à la fin de cette année, ce qui n'est bien sûr pas envisageable.

Bäumle Martin (GL, ZH): Wir bedauern es ebenfalls, dass die Entscheidung zur letzten Differenz nicht zu unseren Gunsten ausgegangen ist. Es ist staatspolitisch sehr bedenklich, wenn die Kommission des Ständerates keinen Schritt auf den Nationalrat zugeht. Es gefährdet auch das Vertrauen in die Zusammenarbeit der beiden Räte.

Trotzdem werden die Grünliberalen dem CO₂-Gesetz mit Überzeugung zustimmen. Natürlich würden wir mehr wollen, und es würde mehr brauchen, aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Beim Flugverkehr ist es der erste Meilenstein in Richtung CO₂-freies, klimaneutrales Fliegen. Es wird

AB 2024 N 558 / BO 2024 N 558

aber weitere Schritte brauchen, um das Netto-null-Ziel 2050 zu erreichen.

Die Kritik an den Grünliberalen und an mir persönlich, dass wir eine Fehleinschätzung gemacht hätten, dass wir also mit drei Differenzen in die Einigungskonferenz hätten gehen sollen, um dann wenigstens bei einer zu obsiegen, muss ich auf mich nehmen. Ich bin nicht der Meinung, dass wir dann mehr erhalten hätten. Im Gegenteil: Wir haben gestern gesichert, dass bezüglich der Ziele im Inland die Frage der 66 Prozent zumindest in der Verordnung positiv geklärt wird und dass nicht auch das noch bestritten wurde. Wir waren der vollen Überzeugung, dass der Ständerat, wenn wir ihm bei zwei Differenzen gegen unsere eigene Grundhaltung entgegenkommen, dies annehmen und uns bei der dritten Differenz entgegenkommen würde. Er hat es nicht gemacht. Ich habe in diesem Sinne eine Fehleinschätzung vorgenommen. Das muss ich auf meine Kappe nehmen und kann mich nur bei meinen Partnerinnen und Partnern in der UREK-N, die mir vertraut haben, dass das klappen wird, entschuldigen.

Im dem Sinne bitte ich Sie aber trotzdem, dem Gesetz jetzt zuzustimmen. Das Gesetz ist trotz dieses kleinen Hakens insgesamt immer noch sehr gut.

Nordmann Roger (S, VD): Au plan démocratique, cette décision interroge deux fois. D'abord parce que, globalement, le projet de loi n'est pas à la hauteur des objectifs climatiques qui ont été fixés dans la loi sur le climat et l'innovation et approuvés par le peuple, par 59 pour cent, en juin de l'année passée. Ensuite parce que la commission du Conseil des Etats n'a vraiment pas été coopérative dans l'idée d'essayer de trouver une convergence. C'est l'esprit même de la procédure d'élimination des divergences et la commission du Conseil des Etats a tout fait pour obtenir la politique climatique la plus faible.

J'ai entendu les excuses de M. Bäumle et j'aimerais prendre sa défense. Il a essayé de construire un compromis. Le problème n'est pas la tentative de compromis construite par M. Bäumle, mais l'attitude fondamentalement peu constructive de la commission du Conseil des Etats – il faut le dire clairement – n'est pas acceptable. J'attends de la commission du Conseil des Etats qu'elle soit, dans les prochaines discussions, plus constructive.

Maintenant, faut-il pour autant rejeter la loi? Bien évidemment que non. Il faut soutenir cette loi. Il faut voter oui à cette loi. D'une part, parce qu'elle poursuit les efforts de réduction des émissions des voitures. Si cette loi est acceptée, en 2030, 60 pour cent des voitures devront être à traction électrique et, sans cela, il n'y aura pas de progrès en la matière. Comme l'a dit M. Clivaz, les autres mesures de protection du climat s'arrêteraient en quelque sorte sans cette loi. Il faut absolument que cette loi soit acceptée. Elle fonctionnera pendant cinq ans, et il est clair qu'il faudra faire du meilleur travail pour la prochaine période législative.

Je vous invite donc à soutenir la proposition de la commission.

Graber Michael (V, VS): Namens der SVP-Fraktion bitte ich Sie, dem Antrag der Einigungskonferenz zuzustimmen. Es ist richtig, dass bei der vierten Differenz für einmal nicht im Sinne des Bundesrates entschieden wurde,





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2024 • Fünfzehnte Sitzung • 14.03.24 • 08h00 • 22.061
Conseil national • Session de printemps 2024 • Quinzième séance • 14.03.24 • 08h00 • 22.061



es ist zugunsten des Ständerates ausgegangen. Die Förderung dieser Ladestationen wäre ordnungspolitisch falsch gewesen und hätte in einem ohnehin bereits überhitzten Markt nichts anderes als Mitnahmeeffekte erzeugt. Sie wissen, dass die Strasseninfrastruktur eben nicht von den Elektroautos finanziert wird, sondern von denjenigen, die Mineralölsteuern bezahlen.

Die Anwürfe von linker Seite lassen uns kalt. Es ist aber, obwohl wir Sie bitten, dem Antrag der Einigungskonferenz zuzustimmen, kein gutes Gesetz. Es verlängert bestehende Massnahmen und übernimmt EU-Vorschriften. Das Gesetz ist also nicht gut. Für uns ist es aber weniger schlimm, indem wir jetzt nicht ein ganz linkes Gesetz vor uns haben, sondern nur ein linkes Gesetz, bei dem wir eigentlich sehr vieles abwehren konnten. In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Antrag der Einigungskonferenz zuzustimmen.

Rösti Albert, Bundesrat: Sie wissen es: Der Bundesrat war auch der Meinung, dass man im Sinne eines Anreizsystems Ladestationen unterstützen sollte. Die Einigungskonferenz hat in diesem Punkt anders entschieden, das gilt es zu akzeptieren. Insgesamt bin ich aber froh, wenn das Gesetz eine klare Mehrheit kriegt und wenn Sie jetzt dem Antrag der Einigungskonferenz zustimmen. Wir haben damit immerhin klare Vorstellungen darüber, wie der Abbau stattfinden soll, was im Mobilitätsbereich und was im Flugbereich sowie im Industriebereich gehen soll. Wir haben die wichtigen CO₂-Emittenten in diesem Gesetz wirklich berücksichtigt und somit eine gute Grundlage für die nächsten fünf Jahre geschaffen.

Wichtig ist mir auch, dass es speditiv behandelt wurde, dass wir nicht noch ein Zwischengesetz machen mussten, weil einzelne Massnahmen nämlich Ende 2024 auslaufen. Jetzt werden wir sicherstellen, dass wir, sofern Sie denn zustimmen und es kein Referendum gibt, die Verordnungen sofort erarbeiten und dann rückwirkend per 1. Januar 2025 in Kraft setzen. Sie können also, wenn Sie hier Ja stimmen und kein Referendum kommt, davon ausgehen, dass dieses Gesetz am 1. Januar 2025 in Kraft treten wird. Wie übrigens nach der Abstimmung zum CO₂-Gesetz immer verlangt wurde, enthält die neue Vorlage keine neuen Abgaben und keine zusätzlichen Steuern.

In diesem Sinne danke ich für die konstruktive Beratung. Die wichtigen Elemente sind in diesem Gesetz enthalten, und damit kann ein Abbau von CO₂ in beträchtlichem Umfang getätigt werden, ohne dass die Bevölkerung zusätzlich belastet wird.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.061/28517)

Für den Antrag der Einigungskonferenz ... 162 Stimmen

Dagegen ... 7 Stimmen

(21 Enthaltungen)

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft ist bereit für die Schlussabstimmung.

Schluss der Sitzung um 12.50 Uhr

La séance est levée à 12 h 50

AB 2024 N 559 / BO 2024 N 559

