

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

CO<sub>2</sub>-Gesetz post 2024 (BRG 22.061)

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Flückiger, Bernadette

## Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: CO2-Gesetz post 2024 (BRG 22.061), 2022 – 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2025.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Klimapolitik	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>SEGE</b>	Système d'échange de quotas d'émission

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 16.09.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im September 2022 den Entwurf für die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes**. Der Gesetzesentwurf beinhaltet Massnahmen für die Zeit von 2025 bis 2030 und knüpfte damit an das geltende CO<sub>2</sub>-Gesetz an, welches das Parlament bis 2024 verlängert hatte. Gemäss Botschaft habe der Bundesrat die Bedenken, die im Rahmen der letzten, gescheiterten Revision aufgekommen waren, ernst genommen und sehe daher keine neuen oder höheren Abgaben vor.

Das Ziel der Revision bestehe darin, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, wobei die Reduktion zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel mit Massnahmen im Ausland erfolgen soll. Für die Regelung der Rahmenbedingungen, unter welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz mittels Projekten im Ausland kompensiert werden können, habe die Schweiz bereits verschiedene Abkommen mit einzelnen Staaten abgeschlossen, wie etwa jenes mit Peru.

Der Gesetzesentwurf sah Massnahmen in verschiedenen Bereichen vor; insgesamt sollen rund CHF 4.1 Mrd. in den Klimaschutz investiert werden:

Der Grossteil der Investitionen in der Höhe von rund CHF 2.8 Mrd. wollte der Bundesrat für Klimaschutzmassnahmen im **Gebäudebereich** aufwenden. Die Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf fossile Brennstoffe sollen knapp zur Hälfte für Klimaschutzmassnahmen wie dem Gebäudeprogramm eingesetzt werden. Weitere Bereiche, die in den Genuss der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe kommen sollen, sind die Förderung von Geothermie und die Energieplanung einzelner Gemeinden. Auch soll der bereits bestehende Technologiefonds weiter alimentiert werden, mit dem unter anderem neu die Risiken beim Ausbau von Fernwärmenetzen abgesichert werden können. Die Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten die übrigen circa 50 Prozent aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe rückerstattet.

Im **Verkehrsbereich** sah der Bundesrat Mittel in der Höhe von rund CHF 800 Mio. vor. Damit soll die Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut und die Anschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Verkehr und für internationale Zugverbindungen gefördert werden. Im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sollen den Transportunternehmen für die Bereitstellung neuer Angebote, inklusive Nachtzüge, bis Ende 2030 Finanzhilfen gewährt werden können. Im Bereich des Güterverkehrs sollen Elektro- und Wasserstofflastwagen bis 2030 von der LSWA befreit bleiben, um auch Anreize für CO<sub>2</sub>-arme Transportmittel zu schaffen. Ein solcher Anreiz soll auch für die Autoimporteure bestehen bleiben: Gemäss Botschaft werden die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für importierte Fahrzeuge wie in der EU weiter verschärft; bei Nichteinhaltung der Zielwerte werden Strafen ausgesprochen.

Die **Importeure von Benzin und Diesel** müssen weiterhin einen Grossteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Klimaschutzmassnahmen kompensieren. 5 bis 10 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen sollen die Importeure direkt durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Treibstoffe einsparen.

Weiter möchte der Bundesrat die Anbieter von **Flugzeugtreibstoffen** dazu verpflichten, dem Kerosin, das in der Schweiz getankt wird, erneuerbare Treibstoffe beizumischen, wie es auch die EU vorsehe.

Gemäss Entwurf soll es künftig grundsätzlich allen **Unternehmen** offenstehen, sich von der **CO<sub>2</sub>-Abgabe zu befreien**, wenn sie eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtung abschliessen. Wie bis anhin sind Grosse mittente von der CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgenommen, sie nehmen stattdessen am mit der EU verknüpften Emissionshandelssystem teil.

Schliesslich soll auch der **Finanzmarkt** einen Beitrag leisten, indem die die Aufsichtsbehörden zur Berichterstattung über die klimabedingten Risiken verpflichtet werden.

Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat auch mehrere Vorstösse zur Abschreibung, namentlich ein Postulat Ammann (mitte, SG; Po. 19.3643), ein Postulat der UREK-SR (Po. 19.3949), eine Motion Trede (gp, BE; Mo. 19.4614) sowie eine Motion der KVF-NR (Mo. 21.3977).<sup>1</sup>

Die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030** stand in der Herbstsession 2023 **auf dem Programm des Ständerates**, welcher die umfassende Vorlage als Erstrat beriet.

Kommissionssprecher Damian Müller (fdp, LU) erläuterte dem Rat die Ausgangslage dieser Gesetzesrevision: Die gesetzliche Lücke, die durch die Ablehnung der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im Juni 2021 an der Urne entstanden war, habe teilweise mit dem Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative, welcher seinerseits ein Referendum überstehen musste, geschlossen werden können. Da diese Vorlage jedoch vor allem die Ziele und weniger die Massnahmen für die Erreichung des Netto-Null-Ziels enthielt, liege nun der neue Gesetzesentwurf vor. Anschliessend stellte Müller die Vorlage des Bundesrates sowie die Anträge der Kommission kurz vor und betonte, dass mit diesen Anträgen das Ziel der Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 immer noch erreicht werden könne, es müsse nun jedoch zügig gehandelt werden. Für Lisa Mazzone (gp, GE), die sich als einziges Mitglied des Plenums im Rahmen der Eintretensdebatte äusserte, gingen der Gesetzesentwurf des Bundesrates und auch die Version der Kommissionsmehrheit zu wenig weit. Sie warnte davor, dass die Schweiz mit der CO<sub>2</sub>-Reduktion ins Hintertreffen geraten werde; ab 2030 müssten in der Folge drastischere Massnahmen ergriffen werden, falls man das Pariser Klimaziel noch erreichen wolle. Mazzone kritisierte die Kommissionsmehrheit auch dafür, dass sie zu viele CO<sub>2</sub>-Reduktionen im Ausland vornehmen lassen möchte. Dies sei eine verpasste Chance für die Schweizer Wirtschaft und koste die Bundeskasse viel Geld. Umweltminister Albert Rösli wiederum dankte der Kommission, dass sie das Gesetz zügig und «ohne grosses Aufladen» beraten habe. Er wies zudem darauf hin, dass auch der in derselben Session beschlossene Mantelerlass zur Revision des Energiegesetzes und des Stromversorgungsgesetzes einen wichtigen Meilenstein bei der Erreichung des Netto-Null-Ziels darstelle, denn nur wenn die Schweiz über genügend Strom verfüge, könne sie die Dekarbonisierung einleiten. **Eintreten** wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen.

Die **wichtigsten Änderungen** im Vergleich zum Entwurf des Bundesrates nahm die kleine Kammer in der anschliessenden **Detailberatung** bei folgenden Punkten vor: Der Bundesrat und eine Minderheit Zanetti (sp, SO) forderten dazu auf, die Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge in Mehrparteien- und Firmengebäuden und auf öffentlichen Parkplätzen mit CHF 30 Mio. zu unterstützen. Die Mehrheit des Ständerates lehnte dies jedoch ab. Gegen eine Änderung sprachen sich die Mehrheit der Kommission sowie des Rates auch bei der LSVa aus: Wie bis anhin sollen Lastwagen, die mit Strom oder Wasserstoff fahren, von der LSVa befreit werden können. Man wollte hier für allfällige Anpassungen die Vernehmlassung des Bundes zu einer umfassenden Revision der LSVa abwarten. Angenommen wurde auch ein Mehrheitsantrag der UREK-SR, der verlangte, dass die EHS-Abgaben aus dem Luftverkehr nicht nur für die Förderung von Nachtzugangeboten, sondern auch für die Produktion von erneuerbaren, nachhaltigen Flugtreibstoffen eingesetzt werden können. Schliesslich darf die Teilzweckbindung der Erträge aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe nicht vorübergehend angehoben werden, wie es der Bundesrat für die weitere Unterstützung des Gebäudeprogramms beantragt hatte – hier folgte die kleine Kammer einem Minderheitsantrag Knecht (svp, AG).

**Diskussionen, aber keine Änderung des bundesrätlichen Entwurfs** gab es in den folgenden Bereichen: Eine Minderheit Reichmuth (mitte, SZ) beantragte, dass die Emissionsreduktionen zu mindestens 75 Prozent in der Schweiz erfolgen sollen. Der Bundesrat, die Kommissionsmehrheit sowie auch die rechts-bürgerliche Mehrheit des Rates wollten indes, dass die Verminderung lediglich «in erster Linie mit Massnahmen in der Schweiz» geschieht. Abgelehnt wurde auch ein Minderheitsantrag Mazzone, welche mehr Druck auf den Bundesrat auszuüben versuchte, indem sie die Möglichkeit, bei Nichterreichen des Reduktionsziels für die Kompensation der restlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen internationale Zertifikate zu erwerben, streichen wollte. Des Weiteren wollten die Mehrheit der Kommission sowie eine weitere Minderheit Mazzone den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss für Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, die ab 2030 erstmals in Verkehr gesetzt werden, stärker reduzieren. Hier folgte der Rat jedoch einer Minderheit Schmid (fdp, GR) und blieb damit auf der Linie des Bundesrates. Im Bereich des Flugverkehrs lag erneut ein Minderheitsantrag von Lisa Mazzone vor, welche eine zusätzliche Abgabe auf Flüge von Privatjets verlangte. Bundesrat Rösli bat den Rat um Ablehnung des Antrags, da es dabei gemäss Schätzungen des BAZL nur um rund 1 Prozent der Emissionen im Flugverkehr gehe und der administrative Aufwand für die Abgabenerhebung sehr gross wäre. Die Ratsmehrheit schloss sich dem Umweltminister an und lehnte den Minderheitsantrag ab.

In der darauf folgenden **Gesamtabstimmung** wurde der Entwurf bei 2 Enthaltungen seitens der Grünen einstimmig angenommen. Als Nächstes wird sich die grosse Kammer mit dem Geschäft befassen.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.12.2023  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Wintersession 2023 als Zweitrat über die **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030**. Die Kommissionsmitglieder Stefan Müller-Altermatt (mitte, SO) und Delphine Klopfenstein Brogini (gp, GE) stellten die Vorlage vor. Müller-Altermatt berichtete, dass die Vorlage als «schlank» bezeichnet werden könne und damit auch bei einem allfälligen Plebiszit bestehen sollte und trotzdem dem Ziel der Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 entspreche. Die vorberatende UREK-NR schlage als einzige grössere Änderung vor, eine Abgabe auf Flüge mit Privatjets einzuführen. Ausserdem habe die Kommission mittels Einreichung eines Vorstosses (Po. 23.4334) versucht, die Rückverteilung der CO<sub>2</sub>-Abgabe an die Haushalte sichtbarer auszugestalten.

In der **Eintretensdebatte** zeigte sich, dass alle Fraktionen gewillt waren, dem Geschäft eine Chance zu geben; ein Antrag auf Nichteintreten lag denn auch nicht vor. In den Voten von Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder (mitte, LU) und GLP-Mitglied Martin Bäumle (glp, ZH) zeigte sich das Dilemma zwischen dem Willen, ein effektives Gesetz, welches zu spürbaren Emissionsreduktionen führen soll, zu gestalten und der Angst vor einem Referendum gegen die Vorlage. Matthias Jauslin (fdp, AG) von der FDP und SVP-Vertreter Christian Imark (svp, SO) warnten vor allem davor, das Gesetz nicht zu überladen respektive keine neuen oder höheren Abgaben einzuführen, damit es nicht wieder in einer Volksabstimmung abgelehnt werde. Auf der anderen Seite des politischen Spektrums kritisierten die Grünen sowie die SP, dass das Gesetz nicht ambitioniert genug sei. Gabriela Suter (sp, AG) von der SP gab zu bedenken, dass eine bescheidene Emissionsreduktion für die Periode 2025 bis 2030 bedeute, dass in den folgenden Jahren umso strengere und teurere Massnahmen ergriffen werden müssten, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wies Grünen-Vertreter Christophe Clivaz (gp, VS) auf die von den Grünen und der SP lancierte Klimafonds-Initiative hin, mit welcher das Netto-Null-Ziel doch noch erreicht werden könne. Die Eintretensdebatte abschliessend stellte Umweltminister Albert Rösti die für ihn wichtigsten Grundsätze der Vorlage vor. Rösti lobte das Tempo, mit welchem die Räte die Gesetzesrevision berieten. So könne es gelingen, dass keine Lücke entstehe und das Gesetz und die ausführende Verordnung bis am 1.1.2025 in Kraft gesetzt werden können. Auch sei es wichtig, dass das Gesetz mehrheitsfähig bleibe, weshalb der Bundesrat die von der UREK-NR vorgeschlagene Einführung einer Flugticketabgabe auf Privatflüge sowie eine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Abgabe und der Benzinsteuern ablehne.

**Eintreten wurde anschliessend ohne Gegenantrag beschlossen.** Die massgebenden Entscheide, die in der Detailberatung getroffen wurden, waren die folgenden: Susanne Vincenz-Stauffachers (fdp, SG) Minderheitsantrag betraf das Emissionsreduktionsziel im Inland. Die FDP-Vertreterin beantragte, hierbei dem tieferen Inlandziel des Ständerats zu folgen. Die Mehrheit des Rates sprach sich aber dafür aus, ihrer Kommission zu folgen und legte das Inlandziel bei 75 Prozent fest. Dadurch wurde eine erste Differenz zum Erstrat geschaffen. Auch beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss von neu in Verkehr gebrachten Fahrzeugen folgte der Rat seiner Kommission und stellte sich damit gegen den Minderheitsantrag Jauslin sowie gegen die Version des Ständerates. Eine weitere wichtige Differenz wurde mit der von der Minderheit Imark geforderten Streichung der so genannten Überführungspflicht geschaffen. Mit diesem Instrument wollte der Bundesrat Importeure von fossilen Treibstoffen verpflichten, über das Inverkehrbringen von erneuerbaren Treibstoffen einen bestimmten Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr zu vermindern. Imark monierte, dass diese Überführungspflicht den Benzinpreis massgeblich verteuern werde. Der Nationalrat stimmte dieser Streichung deutlich zu; neben der Grünen- und der GLP-Fraktion sprachen sich nur einige Mitglieder der FDP.Liberalen- sowie eine Mehrheit der Mitte-Fraktion für die Beibehaltung der Überführungspflicht aus. Bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen beantragte eine Minderheit Suter, dass der Bundesrat den Abgabesatz auf bis zu 180 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> anheben könnte. Die Mehrheit des Rates wollte jedoch beim Vorschlag des Bundesrats, des Ständerats sowie der UREK-NR bleiben, und legte einen Abgabesatz von höchstens 120 CHF pro Tonne CO<sub>2</sub> fest. Im Bereich der Luftfahrt lehnte der Nationalrat die Einführung einer Abgabe für Flüge mit Privatjets ab. Die geschlossen stimmenden SVP-, FDP.Liberalen- und GLP-Fraktionen sowie eine Minderheit der Mitte votierten gegen diese Abgabe. Des Weiteren gab auch die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos zu reden, wobei ein Antrag der Mehrheit sowie drei Minderheitsanträge vorlagen. Die Mehrheit des Rates folgte hierbei seiner Kommission und sprach sich dafür aus, in den Jahren 2025–2030 bis zu CHF 20 Mio. für diese Ladeinfrastruktur aufzubringen. Hiermit entstand eine weitere Differenz

zum Ständerat, der die Förderung der Ladestationen gänzlich gestrichen hatte. Eine letzte Differenz zum Erstrat schuf die grosse Kammer bei der Thematik der Reduktion der LSVA für elektrisch oder mit alternativem Treibstoff betriebene Fahrzeuge. Der Nationalrat stimmte hierbei mehrheitlich dafür, diese LSVA-Reduktion beizubehalten; eine links-grüne Minderheit, welche von zwei FDP-Mitgliedern unterstützt wurde, blieb hier chancenlos.

In der **Gesamtabstimmung** votierte der Nationalrat mit 136 zu 34 Stimmen bei 26 Enthaltungen für Annahme des Entwurfs. Die Nein-Voten stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion; die Enthaltungen allen voran von der Mehrheit der Grünen-Fraktion.<sup>3</sup>

In der Frühjahrssession 2024 versuchten die beiden Räte, die **Differenzen zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030** zu eliminieren; als erstes war der **Ständerat** am Zug. Wie Kommissionssprecher Damian Müller (fdp, LU) festhielt, bestehe das Ziel darin, die Vorlage rasch zu bereinigen, damit das Gesetz auf den 1. Januar 2025 in Kraft treten könne und somit keine Regulierungslücke entstehe.

In der Beratung der verbliebenen Differenzen wurde als erstes das so genannte Inlandziel diskutiert. Hierbei hielt der Ständerat an seiner Position fest, keinen fixen Verteilschlüssel zwischen den Emissionsreduktionen im Inland und im Ausland festzulegen. Er lehnte damit gleichzeitig eine Minderheit Vara (gp, NE) ab, die für ein inländisches Reduktionsziel von 75 Prozent und damit für die Version des Nationalrates plädiert hatte. Ebenso bestehen blieb eine kleine Differenz bezüglich der Aufzählung von Bereichen, in denen ebenfalls Emissionsreduktionen angestrebt werden müssen (nebst den evidenten Bereichen Verkehr, Wohnen und Industrie). Eine Minderheit Crevoisier Crelier (sp, JU) wollte bei dieser nicht abschliessenden Auflistung in Übereinstimmung mit dem Nationalrat auch den Finanzsektor aufführen, was die Mehrheit der kleinen Kammer aber ablehnte. Bei den Emissionsvorschriften für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge konnten die bereits bestehenden Differenzen ebenfalls nicht ausgeräumt werden; der Ständerat hielt an seinen höheren durchschnittlich erlaubten CO<sub>2</sub>-Emissionen für die verschiedenen Fahrzeugtypen fest. Auch hier unterlag eine Minderheit Vara, die sich dem Nationalrat anschliessen wollte. Eine weitere Differenz wurde beim Artikel zu den CO<sub>2</sub>-vermindernden Faktoren bei Neuwagenflotten durch den Einsatz von synthetischen Treibstoffen geschaffen. Hier obsiegte ein Einzelantrag Wicki (fdp, NW): der Begriff «synthetische Treibstoffe» soll entsprechend durch «erneuerbare Treibstoffe» ersetzt werden. Eine durch den Nationalrat geschaffene Differenz konnte sodann hinsichtlich der Überführungspflicht der erneuerbaren Treibstoffe ausgemerzt werden, indem der Ständerat stillschweigend der Streichung dieser Bestimmungen zustimmte. Bei der Ladeinfrastruktur für Elektroautos blieb der Ständerat hingegen bei seinem Beschluss, diese nicht finanziell fördern zu wollen, womit eine weitere Differenz zur grossen Kammer bestehen blieb. Die letzte debattierte Bestimmung betraf die Befreiung elektrisch oder mit erneuerbaren Treibstoffen betriebener Fahrzeuge von der LSVA. Auf Antrag der Minderheit Crevoisier Crelier hielt der Ständerat an der Streichung dieses Passus und damit an der Streichung der Befreiung dieser Fahrzeugtypen fest. Somit blieb auch hier eine Differenz zum Nationalrat bestehen. Einige weitere kleinere Punkte konnten teils bereinigt werden, marginale Differenzen blieben jedoch weiterhin bestehen.

Der **Nationalrat** beriet die Vorlage einige Tage später. Dabei gelang es, zwei der grösseren Differenzen zum Ständerat auszuräumen: Die grosse Kammer pflichtete bei Artikel 4 dem Ständerat bei und beschloss, die Finanzwirtschaft nicht explizit als Sektor aufzuführen, der zur Reduktion der Treibhausgasemissionen beitragen soll. Zudem strich er in Übereinstimmung mit der kleinen Kammer den Passus zur Befreiung bestimmter Fahrzeuge von der LSVA.

Der **Ständerat** befasste sich zwei Tage später erneut mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz. Er bereinigte in dieser Runde aber lediglich Art. 11a zum Thema Biodiesel / Bioethanol, welche gemäss Ansicht der beiden Räte nicht begünstigt werden sollen.

Gegen Ende der Frühjahrssession bewegte sich der **Nationalrat** dann merklich in Richtung Ständerat. Beim Inlandziel stimmte die Mehrheit des Rates der Minderheit Vincenz-Stauffacher (fdp, SG) zu und beschloss, keinen bestimmten Verteilschlüssel für die Reduktionen im In- und im Ausland festzulegen. Zu einer Einigung kam es auch bei den Absenkwerten der CO<sub>2</sub>-Emissionen für neu zugelassene Fahrzeuge. Hier folgte der Rat einer Minderheit Egger (svp, SG), die sich der flexibleren Variante des Ständerats anschliessen wollte. Entscheidend für das Umschwenken des Rates war bei diesen beiden Punkten das Stimmverhalten der GLP-Fraktion. Wie Martin Bäumle (gp, ZH) einräumte, schloss sich die GLP hier nicht aus materiellen Gründen den Varianten des

Ständerats an, sondern um diese Differenzen ausräumen zu können und das Gesetz nicht zu gefährden.

Keine Einigung konnte jedoch vorerst bei der Ladeinfrastruktur für Elektroautos gefunden werden. Für die Klärung dieser letzten Differenz wurde deshalb eine **Einigungskonferenz** notwendig. Die beiden Räte stimmten schliesslich auch hier der Variante des Ständerats zu und beschlossen somit, die Ladeinfrastruktur für Elektroautos nicht finanziell zu fördern.

In den **Schlussabstimmungen** sprach sich die grosse Kammer mit 122 zu 42 Stimmen und 27 Enthaltungen für die Annahme des Entwurfs aus. Während sich die Mehrheit der SVP-Fraktion gegen das Geschäft aussprach, enthielten sich die Grünen geschlossen der Stimme. Im Ständerat wurde die Vorlage mit 42 zu 1 Stimme und 1 Enthaltung angenommen.

Insgesamt konnte sich der Ständerat somit fast überall mit seiner weniger klimafreundlichen Haltung durchsetzen, UREK-SR-Sprecher Damian Müller (fdp, LU) sagte selber noch während der Debatte, dass das Gesetz «kein grosser Wurf» sei. In den **Medien** herrschte ebenfalls die Meinung vor, dass das Gesetz nur eine Minimalvariante darstelle. Der Tages-Anzeiger sah in der verabschiedeten Vorlage gar «nicht mehr als eine bis auf das Gerippe abgemagerte Klimaschutzvorlage». Ein Gastkommentar in der NZZ kritisierte insbesondere das fehlende Inlandreduktionsziel, was zu vielen Emissionsreduktionen im Ausland führen werde. Die Schweiz sei notabene das einzige Land, das sich Emissionsreduktionen, die im Ausland erbracht werden, für das eigene Reduktionsziel anrechnen lasse. Diese Methode sei nicht unumstritten und eine verpasste Chance für die Schweizer Wirtschaft. Die WOZ kritisierte, dass mit dem neuen Gesetz nun alle Unternehmen anstelle der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf das weniger wirksame Instrument der Zielvereinbarung zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion ausweichen könnten. Die Republik wiederum fasste zusammen, dass im nachfolgenden CO<sub>2</sub>-Gesetz post 2030 viel strengere Massnahmen vorgesehen werden müssen, wenn die Schweiz Netto Null bis 2050 erreichen will.<sup>4</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 11.06.2024  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat musste im Rahmen der **Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Periode 2025–2030** in der Sommersession 2024 noch über den Bundesbeschluss über die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge entscheiden, obwohl die Schlussabstimmungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz bereits in der Frühjahrsession stattgefunden hatten. Der dazugehörige Gesetzesartikel war in der Differenzbereinigung zum CO<sub>2</sub>-Gesetz bis zuletzt umstritten gewesen. Entsprechend konnte der Nationalrat erst nach Abschluss der Debatte über den Verpflichtungskredit entscheiden, wofür am letzten Sessionstag der Frühjahrsession keine Zeit mehr geblieben war. Da die beiden Räte die Förderung materiell abgelehnt hatten, beschloss die grosse Kammer nun konsequenterweise, nicht auf den **Bundesbeschluss zum Verpflichtungskredit** einzutreten.<sup>5</sup>

---

1) BBl, 2022 2651; Medienmitteilung Bundesrat vom 16.9.22

2) AB SR, 2023, S. 1007 ff.; AB SR, 2023, S. 891 ff.

3) AB NR, 2023, S. 2487 ff.; AB NR, 2023, S. 2514 ff.

4) AB NR, 2024, S. 199 ff.; AB NR, 2024, S. 477 f.; AB NR, 2024, S. 478 ff.; AB NR, 2024, S. 556 ff.; AB NR, 2024, S. 611; AB SR, 2024, S. 134 ff.; AB SR, 2024, S. 250 f.; AB SR, 2024, S. 270; AB SR, 2024, S. 59 ff.; LT, 1.3.24; TA, 5.3.24; NZZ, 11.3.24; WOZ, 14.3.24; LT, 15.3.24; TA, 16.3.24; Republik, WOZ, 21.3.24

5) AB NR, 2024, S. 1156; Bericht UREK-NR vom 8.4.24