

gieszenarien für die nächsten Jahre von einem weiteren Zuwachs des Stromverbrauches in unserem Lande aus. Das ist mal die eine Sache: Wir sehen im Gesetz zwar die Stabilisierung des Gesamtenergieverbrauches pro Haushalt vor, was aber mit einer Erhöhung des Stromverbrauches verbunden ist. Im Zusammenhang mit der Stabilisierung des Verbrauches pro Haushalt müssen wir auch damit rechnen, dass bis ins Jahr 2030 die Anzahl der Haushalte weiterhin steigen wird. Wenn wir – das wurde heute noch nicht gesagt – immer den Stand der CO₂-Emissionen gegenüber demjenigen von 1991 zitieren, vergessen wir oft zu sagen, dass die Schweizer Bevölkerung seit 1991 um etwa 16 bis 17 Prozent gewachsen ist. Wir haben einen CO₂-Ausstoss von minus 20 Prozent pro Kopf, wie er vom Kyoto-Protokoll verlangt wird. Das Problem ist, dass gleichzeitig die Zahl der Köpfe gewachsen ist.

Gleichzeitig wurden im Energiegesetz auch die Ziele für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen festgesetzt, und zwar erwarten wir bis zum Jahr 2030 zusätzlich 5400 Gigawattstunden aus diesen erneuerbaren Quellen, davon 2000 Gigawattstunden aus der Wasserkraft. Jetzt kommt eben die Frage der Motion Speck. Sie beruht auf der Annahme, dass mit dem heutigen Gewässerschutzgesetz 5000 Gigawattstunden pro Jahr verlorengehen. Diese Zahl wurde von den Experten der Atel einmal berechnet; sie ist inzwischen auch kritisiert worden, und wir haben sie nicht als Basis für die Arbeiten der Kommission genommen. Es ist aber eine Tatsache, dass das Gesetz, was die Nutzung der Wasserkraft betrifft, schon gewisse Einschränkungen vorsieht und dass das Risiko einer weiteren Einschränkung durch die Initiative relativ gross ist. Gleichzeitig kommt auch eine Folge des Klimawandels zum Tragen. Der Klimawandel führt dazu, dass sich die regelmässige Stromerzeugung aus Wasserkraft mit der Zeit reduziert.

Ich komme zum Schluss. Wenn wir jetzt mit gutem Gewissen diese Motion Speck abschreiben oder ablehnen, dürfen wir nicht vergessen, dass wir im Stromerzeugungsbereich sehr grosse Herausforderungen vor uns haben. Alle Energieträger in diesem Bereich, auch alle erneuerbaren, finden ihre Grenzen. Wir wissen, dass die grossen Geothermieprojekte Erdbeben verursachen; wir wissen, dass die Windräder auf Widerstand stossen. Wir wissen seit heute Morgen, dass die Holznutzung weiterhin eingeschränkt bleibt, weil wir das Waldgesetz nicht angepasst haben. Wir wissen, dass die kleinen Wasserkraftwerke, die wir mit diesem Gesetz unterstützen wollten, auch auf Widerstand stossen, weil besonders die Vertreter der Fischerei diese inakzeptabel finden. Im Tessin verlangen die Fischer zurzeit ein Moratorium für sämtliche neuen kleinen Wasserkraftwerke. Wir wissen auch, dass die grossen Wasserkraftwerke in Zukunft kaum zusätzlich Strom erzeugen werden, es sei denn, sie werden in Form von Pumpspeicherkraftwerken benutzt. Das ist gut, um die Schwankungen der Windenergie aus Deutschland zu kompensieren. Aber eine solche Arbeit kostet auch Energie. Pumpen und speichern, um dann wieder Strom zu erzeugen, verbraucht ungefähr 30 Prozent der benutzten Energie; das ist nicht wenig.

Wir müssen also all diesen Gegebenheiten Rechnung tragen. Wenn wir uns diese Ziele stecken und auch die Gegebenheiten unseres Landes berücksichtigen, bleibt uns am Schluss nichts anderes übrig, als Gaskombikraftwerke zu akzeptieren. Wir haben uns bis jetzt dagegen eingesetzt, wenigstens mehrheitlich, aber es bleibt wahrscheinlich nichts anderes übrig, ausser dann endlich einmal die Debatte über den Ersatz der bestehenden Kernkraftwerke anzupacken. Meines Erachtens – das ist aber eine persönliche Bemerkung – ist es höchste Zeit, dass wir das tun.

Ich empfehle Ihnen, die Motion in diesem Sinne abzulehnen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich habe den Ausführungen des Vorredners praktisch nichts beizufügen. (*Heiterkeit*)

Abgelehnt – Rejeté

06.3185

Motion Donzé Walter. Motivation der Kantone für verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuern

Motion Donzé Walter. Inciter les cantons à calculer le montant de l'impôt sur les véhicules à moteur en fonction de leur consommation

Einreichungsdatum 08.05.06

Date de dépôt 08.05.06

Nationalrat/Conseil national 21.03.07

Bericht UREK-SR 13.02.08

Rapport CEATE-CE 13.02.08

Ständerat/Conseil des Etats 12.03.08

Präsident (Brändli Christoffel, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt, die Motion abzulehnen. Der Bundesrat beantragt ebenfalls die Ablehnung der Motion.

Forster-Vannini Erika (RL, SG), für die Kommission: Zwar teilen wir die Meinung des Motionärs, dass es richtig sei, die Motorfahrzeuge zu ökologisieren. Wie Sie wissen, sind ja auch einige Kantone daran, sich Überlegungen in dieser Hinsicht zu machen, und auch aufseiten des Bundes machen wir uns zumindest in der UREK-SR Überlegungen zu einer Standesinitiative Bern, mit der eine Änderung der Automobilsteuer im Sinne eines Bonus-Malus-Systems verlangt wird. Wir teilen die Stossrichtung, lehnen aber die Motion schon aus formalen Gründen ab: Zum einen wird verlangt, dass der Bundesrat die Kantone zu verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuern motiviert; das ist leider nicht motionsfähig. Zum anderen ist es wirklich Sache der Kantone, sich im Sinne dieser Motion zu bewegen. Weil wir aber der Motion inhaltlich viel abgewinnen können, hat der Präsident im Namen der UREK der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren einen Brief geschrieben und sie aufgefordert, im Sinne dieser Motion die kantonale Motorfahrzeugsteuer zu ökologisieren.

Wir beantragen Ablehnung der Motion.

Recordon Luc (G, VD): Je comprends la position de la commission. Il est vrai que depuis le dépôt des premières interventions au Conseil national – j'en avais déposé une –, l'évolution sur la fiscalité écologique des véhicules a été ici grande. Il y a une prise de conscience dans les cantons, il y a du travail, il y a ce qui se fait au niveau des compétences propres de la Confédération. Maintenant, je ne suis pas absolument sûr que cela suffise. Il me semble que ce qui se fait dans les cantons est très variable. Ce que j'aurais souhaité personnellement, c'est qu'on veille, éventuellement dans le cadre d'une intervention fédérale limitée, à simplement poser le principe du bonus-malus, à simplement dire aux cantons qu'avec la neutralité des coûts – c'était mon idée de base – ils doivent concevoir la fiscalité des véhicules de façon à favoriser ceux qui sont peu polluants et à défavoriser ceux qui sont trop polluants. Alors peut-être que cela viendra trop tard, qu'on aura des «guerres de retard», mais je pense que si on posait simplement le principe, cela pourrait jouer. Je ne m'oppose pas au rejet de la motion, mais je pense qu'on doit garder l'oeil ouvert et si l'on constate que trop de cantons restent sourds à cette incitation, alors il faudra peut-être mettre en place une règle de base au niveau fédéral pour ce qui est de la fiscalité cantonale, mais juste une règle d'harmonisation.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Zwei Bemerkungen: Erstens gilt, wenn wir mit der Ablehnung einverstanden sind, wieder dasselbe wie vorhin: Wir haben ja ein Bonus-Malus-Modell verabschiedet, und die Empfehlung, die Motorfahrzeugsteuern entsprechend der Umweltbelastung der Automobile zu gestalten, sollte durch die Ablehnung nicht desavouiert werden.

Zweitens, zu Herrn Recordon: Die Frage des Bonus-Malus-Modells müssen wir auf eidgenössischer Ebene angehen, während wir jene der Motorfahrzeugsteuern auf kantonomaler Ebene angehen müssen. Wir möchten die Kantone animieren, hier Unterschiede zu machen. Wichtig ist aber, dass wir dieselben Bewertungsmaassstäbe sowohl beim Bonus-Malus-Modell als auch bei den Motorfahrzeugsteuern haben. Von daher möchten wir nur bezüglich der Bewertungsmaassstäbe aktiv werden, damit das dann auch aufgeht und einen Synergieeffekt hat.

Abgelehnt – Rejeté

07.3161

**Motion Jenny This.
Beste Abgastechologie
für alle
Dieselmotoren**

**Motion Jenny This.
Equiper tous les moteurs diesels
des meilleures technologies
en matière de gaz d'échappement**

Einreichungsdatum 22.03.07

Date de dépôt 22.03.07

Ständerat/Conseil des Etats 21.06.07

Bericht UREK-NR 23.10.07

Rapport CEATE-CN 23.10.07

Nationalrat/Conseil national 06.12.07

Bericht UREK-SR 18.01.08

Rapport CEATE-CE 18.01.08

Ständerat/Conseil des Etats 12.03.08

*Antrag der Kommission
Zustimmung zur Änderung*

*Proposition de la commission
Approuver la modification*

Präsident (Brändli Christoffel, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten. Die Kommission beantragt, die Motion in der vom Nationalrat beschlossenen Fassung anzunehmen.

Lombardi Filippo (CEg, TI), für die Kommission: Wir nahmen die Motion Jenny am 21. Juni 2007 an; der Nationalrat nahm sie am 6. Dezember 2007 in einer abgeänderten Form an. Die Motion beauftragt den Bundesrat, dafür zu sorgen, dass alle Motoren mit den besten verfügbaren Technologien zur Minderung der Emissionen von Feinstaub und Stickoxid ausgerüstet sind. Dieses Ziel soll mit praxistauglichen Übergangsvorschriften und/oder Anreizsystemen gemäss Motion Jenny bis zum Jahr 2010 erreicht werden, gemäss Nationalrat bis zum Jahr 2013. Der Nationalrat ist der Meinung, dass diese Ziele EU-kompatibel sein müssen – er hat den Text so angepasst – und dass die Übergangsfrist verlängert werden soll. Unsere Kommission befürwortet eine Abstimmung der Regelungen für Abgase und Motorentechnologien mit den Vorschriften der EU. Sie unterstützt daher die vom Nationalrat vorgeschlagene Ergänzung des Motionstextes mit dem Ausdruck «EU-kompatibel». Die Verlängerung der Übergangsfrist wurde in der Kommission zum Teil bedauert, weil

damit auf eidgenössischer Ebene ein falsches Signal gesendet werden könnte. Die Kommission ist jedoch bestrebt, für alle dieselbetriebenen Maschinen schweizweit gleiche Vorschriften und damit einen einheitlichen Vollzug zu schaffen. Sie stimmt daher einer verlängerten Übergangsfrist bis 2013 zu.

Die Kommission beantragt, die in dieser Form abgeänderte Motion anzunehmen.

Jenny This (V, GL): Grundsätzlich bleibt mir nichts anderes übrig, als dieser abgeänderten und somit abgeschwächten Motion zuzustimmen. Das wird mir zwar keine schlaflosen Nächte beschern, aber trotzdem ist der Umstand, dass die Übergangsfristen um zwei, drei Jahre verlängert werden – Herr Kommissionspräsident Lombardi hat es angetönt –, natürlich bedauerlich.

Viel mehr Sorgen macht mir jedoch der kürzlich im «Kassensturz» gesendete Beitrag, wonach Partikelfilter das grosse Problem des Stickstoffdioxids, auch NO₂ genannt, nicht lösen. Ohne DeNOx-Zusatzanlagen sind offensichtlich die Autos mit diesen Partikelfiltern nicht so sauber, wie wir bis jetzt angenommen haben. Die LKW-Industrie hat, wie üblich, blitzschnell darauf reagiert. Hingegen foutiert sich die Autoindustrie um dieses Problem. Nur zwei Hersteller nehmen diese Anliegen ernst, und es ist offensichtlich ein Problem, das fast so gross ist wie der Feinstaub.

Ich möchte Herrn Bundesrat Leuenberger und Herrn Schiess vom Bafu bitten, sich längerfristig dieser Problematik anzunehmen und allenfalls auch international so weit als möglich aktiv zu werden. Bis jetzt wurde dieses Problem komplett und vollständig ausgeblendet, und das hat mich doch einigermassen erstaunt, nachdem wir zumindest in der Bauindustrie doch einige Millionen Franken in saubere Luft investiert haben. Diese Geräte können wir selbstverständlich nachrüsten, aber schöner wäre es, wenn man das Problem in einem grösseren Zusammenhang lösen könnte.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Herr Jenny, Sie haben Recht: Dieselschlacke und Stickoxide werden eben von sehr unterschiedlichen Maschinen und unterschiedlichen Motoren ausgestossen, und der technische Stand für eine Ausrüstung oder Nachrüstung mit Partikelfiltern und DeNOx-Systemen ist je nach Kategorie sehr unterschiedlich. So ist für Dieselpersonenwagen der Partikelfilter heute durchaus Stand der Technik, aber nicht die DeNOx-Systeme. Bei den Lastwagen ist es umgekehrt: Dort sind die DeNOx-Systeme Stand der Technik, aber die Partikelfilter nicht. Deshalb müssen wir auf diesen beiden Gleisen weiterfahren.

Der Bundesrat hat sich ganz am Anfang, als Sie diese Motion einreichten, noch etwas dagegen gewehrt. In der Zwischenzeit ist er an Ihnen gewachsen; er unterstützt heute die Motion vollkommen. (*Heiterkeit*)

Angenommen – Adopté