



17.071

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.12.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)

Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen Loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Block 1 (Fortsetzung) – Bloc 1 (suite)

Müri Felix (V, LU): Wir sind bei der letzten Minderheit zu Artikel 7. Hier geht es um die Koordination der Anpassungsmassnahmen, darum, ob der Bund diese mit den Kantonen oder alleine koordiniert. Die Minderheit I (Bäumle) will eine Koordination ohne Kantone, die Mehrheit ist für eine Koordination mit den Kantonen. Aus Sicht der SVP-Fraktion braucht es diesen Artikel nicht. Wir beantragen Streichen. Wir brauchen keine Ermächtigung zur Bevormundung der Bevölkerung. Wenn Massnahmen ergriffen werden, dann sind grundsätzlich sicher Kantone und Gemeinden zuständig. Aus diesem Grund erachten wir den Minderheitsantrag II (Müri), Artikel 7 zu streichen, als richtig.

Girod Bastien (G, ZH): Wir befinden uns jetzt im Block zu den Zielen. Allgemein: Bei den Zielen besteht eine gewisse Tendenz, dass man sich Ziele erst dann setzt, wenn man sicher ist, sie schon erreicht zu haben, bzw. wenn man sie schon erreicht hat. Die Idee von Zielen ist natürlich auch, etwas die Richtung vorzugeben; deshalb die Anträge, die eigentlich eins zu eins die Ziele des Abkommens von Paris übernehmen, z. B. das Ziel, dass die Erwärmung möglichst nicht höher als 1,5 Grad wird. Es macht Sinn, dass man das übernimmt, dass man eigentlich der Wirtschaft zeigt, in welche Richtung die Reise geht, indem man das Ziel jetzt schon anpasst und eigentlich jetzt schon Klarheit schafft. Es sind fast zweihundert Länder, welche diese Formulierung unterschrieben haben, deshalb macht es Sinn, das jetzt hier im Gesetz zu übernehmen.

Das Gleiche gilt für den Finanzmarkt. Hier geht es ja nur darum aufzuzeigen, in welche Richtung die Reise geht. Wir haben uns im Markt entwickelt, zuerst in Richtung Weissgeldstrategie, also von schwarz nach weiss. Jetzt geht es darum, eine Grüngeldstrategie anzustossen. Das ist eine internationale Entwicklung. Die EU macht viel in diesem Bereich, und es wäre nichts als ein gewisser Nachvollzug, wenn wir auch hier sagen, dass es vorwärtsgehen muss, dass es hier eine Entwicklung bezüglich der Berücksichtigung von Klimafragen, Klimarisiken und Klimaopportunitäten im Finanzwesen geben muss.

Der wichtigste Punkt in diesem Block ist sicher der Inlandanteil bei der Emissionsreduktion, also die Frage: Machen wir alles im Ausland oder möglichst viel im Inland? Ich verstehe hier nicht, dass Wirtschaftsvertreter dafür argumentieren, dass die Emissionen alle im Ausland reduziert werden. Denn das passiert, wenn man nicht festlegt, wie viel im Inland geschehen muss. Um die Chancen zu realisieren, welche die Klimaherausforderung mit sich bringt – und sie bringt auch viele Chancen für die Schweiz und für Schweizer Unternehmen mit sich –, müssen wir in der Schweiz aufzeigen, dass es möglich ist, die Emissionen zu reduzieren. Wir haben ideale Voraussetzungen mit dem ETH-Bereich, dem PSI, der Empa. Wir haben auch Start-ups, Fachhochschulen, und wir haben auch Technologiehersteller.

Wenn zum Teil gesagt wurde, dass unser Anteil an den CO₂-Emissionen global sehr klein ist, dann muss man darauf sagen, dass wir gleichzeitig in der Schweiz Technologiehersteller haben, die in gewissen Branchen global voll mitmachen. Wenn man das Beispiel des Korns, das gemahlen wird, anschaut, so stellt man fest,





dass 50 Prozent davon mit Bühler Technologies behandelt werden. In dem Sinn ist die grösste Chance dieses Gesetzes, dass es uns gelingt, Lösungen zu entwickeln, die eben nicht nur in der Schweiz wirken, sondern die dann exportiert werden können und die dann global wirken und global ein Mehrfaches zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen. Wenn wir einen hohen Anteil der Emissionsreduktion in der Schweiz umsetzen, führt das automatisch zu einem Anreiz, solche Technologien hier zu realisieren, Vorzeigobjekte in der Schweiz zu realisieren und gleichzeitig diesen Technologieherstellern zu ermöglichen, Pilotprojekte hier zu realisieren, die sie dann später exportieren können und die aufzeigen, was möglich ist.

Schliesslich nimmt auch der Druck innerhalb der Wirtschaft massiv zu, klimafreundlich zu produzieren. Es gibt jetzt neuerdings Verpflichtungen, sogenannte "science-based targets". Coca-Cola, McDonald's, Nestlé – sie machen alle mit und verlangen von ihren Zulieferern, dass sie klimafreundliche Produkte herstellen. Das heisst: Das verändert die Klimapolitik. Das heisst: Wenn wir unseren Unternehmen und unserer Landwirtschaft helfen, klimafreundlich zu werden – und das tun wir mit einem hohen Inlandanteil –, dann sind sie in Bezug auf ihre CO₂-Emissionen wettbewerbsfähiger. Dann erhalten sie eher den Zuschlag bei grossen Unternehmen wie Coca-Cola, McDonald's, Nestlé usw., die immer stärker darauf achten, was Firmen bezüglich ihrer CO₂-Emissionen machen. Deshalb ist es für die Wirtschaft wirklich wichtig, dass wir bezüglich Emissionsreduktion möglichst viel im Inland machen. Das hilft ihr, Technologien zu entwickeln, das hilft ihr, ihre CO₂-Emissionen zu reduzieren, und das macht sie wettbewerbsfähiger.

Schilliger Peter (RL, LU): Gerne nehme ich als Sprecher der FDP-Liberalen Fraktion zu diesen Minderheitsanträgen Stellung.

Grundsätzlich müssen wir einmal festhalten, dass wir hier das Übereinkommen von Paris als Vorgabe haben; dieses müssen wir in das Gesetz reinbringen, das sind die Grundlagen des Gesetzes. Aus dieser Optik muss man wissen, dass die Erderwärmung mit dem Pariser Abkommen eigentlich auf maximal 2 Grad Celsius begrenzt werden soll. Alle weiter gehenden Forderungen, wie sie von der Minderheit II (Jans) oder der Minderheit III (Müller-Altermatt) mit Artikel 1 gefordert werden, sind nicht kongruent mit diesem Abkommen. Das sind weiter gehende Forderungen, die so nicht ins Zentrum gestellt werden dürfen.

Ebenso muss man einsehen, dass dieses Pariser Abkommen den globalen Wert ins Zentrum stellt. Damit wurde auch der Weg dafür geebnet, dass man Übereinkommen über die Landesgrenzen hinweg abschliessen kann. Wenn nun einzelne Votanten sagen, Deutschland, Schweden oder andere Länder aus dem EU-Raum gingen bei den Zielen weiter, dann blendet man aus, dass die EU insgesamt dieses Verminderungsziel beschlossen hat. Wie die EU das in Deutschland,

AB 2018 N 1953 / BO 2018 N 1953

in Holland oder in einem anderen Staat umsetzt, ist nicht relevant – relevant ist nur die Gesamtumsetzung im EU-Raum. Aus dieser Optik sind Einzelvergleiche nicht stichhaltig, wenn man sie dann auf die Schweiz herunterbricht.

Aus diesem Grund wird die Minderheit I (Imark) zu Artikel 1 von der FDP-Liberalen Fraktion nicht unterstützt. In Artikel 3 geht es ja um den Inland- oder Auslandanteil bei der Verminderung der Treibhausgasemissionen. Da habe ich gestern meine Minderheit I vertreten, die hier keine Präzisierung will. Ich glaube, dieses Votum muss ich nicht wiederholen. Vielleicht noch einmal der Ansatz: Die FDP will, dass mit jedem Franken die bestmögliche Wirkung erzielt wird. Das ist ins Zentrum zu stellen, nicht irgendwelche Diskussionen über Inland und Ausland. Im Weiteren haben wir nachher die Einzelziele im Gebäudebereich, bei der Mobilität, bei der Industrie. Hier gilt es dann, die richtigen Instrumente zu definieren. Dass Einsparungen bei den Gebäuden ausschliesslich in der Schweiz passieren, ist ja eigentlich selbstverständlich. Aus diesem Grund ist bei Artikel 3 Absatz 2 die Minderheit I (Schilliger) zu bevorzugen, wie wir das bereits geäussert haben.

Bei den Fragen der Bescheinigungen geht es um die Verlässlichkeit. Es geht hier um die Definition, wie Bescheinigungen auch deklariert werden sollen. In Artikel 6 sind diese internationalen Bescheinigungen ja drin. Ich glaube, hier muss ein präziser internationaler Mechanismus beschlossen werden. Diese Bescheinigungen müssen völkerrechtlich akzeptiert sein. Es kann nicht sein, dass es nur um einen Ablasshandel geht, sondern es soll darum gehen, dass es keine Doppelanrechnungen gibt. Es geht eben um die Anerkennung und die Sicherstellung der Bescheinigungen: Diese Elemente muss man ins Zentrum stellen.

Bei Artikel 6 unterstützen wir aus diesem Grund die Minderheit I (Genecand). Das geht dann so weiter. Bei allen anderen Minderheitsanträgen werden wir der Mehrheit folgen.

Ich bitte Sie, das im gleichen Rahmen auch zu tun.

Girod Bastien (G, ZH): Herr Schilliger, Sie argumentieren, es sei wichtig, dass das, was wir hier beschliessen, mit dem Abkommen von Paris übereinstimme, dass es kongruent sei. Damit bin ich sehr einverstanden, und



ich bin froh um diese Aussage. Aber wissen Sie, dass das Abkommen von Paris verlangt, dass es möglichst keine Erwärmung um mehr als 1,5 Grad gibt, was also dem Antrag der Minderheit III (Müller-Altermatt) zu Artikel 1 entspricht? Und wissen Sie, dass das Abkommen von Paris explizit sagt, der Finanzsektor solle auch zum Klimaschutz beitragen, was für die Annahme der entsprechenden Minderheitsanträge spricht? Sind Sie also wirklich für die Kongruenz mit dem Abkommen von Paris und die Annahme dieser Minderheitsanträge?

Schilliger Peter (RL, LU): Ich bin klar der Meinung, dass die Gesetzgebung, wie sie vorliegt, mit dem Pariser Abkommen kongruent ist.

Gut, sprechen Sie noch die Massnahmen des Finanzsektors an: Ich begreife einfach nicht, warum die Grünen hier wieder einen Swiss Finish wollen. Auf der gesamten Welt gibt es keine gesetzliche Regelung für solche Fragen. Dennoch sollte die Schweiz hier wieder einmal mehr tun. Hier pushen die Grünen eine Art der Politik, welche einfach nicht den Tatsachen entspricht. Wenn Sie wollen, dass die Schweiz zu einem reinen Bevölkerungsland ohne Wirtschaft wird, dann machen Sie weiter so! Sie proklamieren solche Vorgaben, nicht ich.

Grossen Jürg (GL, BE): Geschätzter Kollege Schilliger, ich habe Ihnen gut zugehört. Sie haben gesagt, dass Sie mit den eingesetzten Franken möglichst viel CO₂-Reduktion erzielen wollen. Sind Sie deshalb bereit, bei Artikel 3 Absatz 2bis unsere Minderheit II (Bäumle) zu unterstützen, welche für Massnahmen im Ausland einen erhöhten Faktor verlangt, damit mit den eingesetzten Franken, wenn man eine Kompensation im Ausland macht, auch wirklich mehr Reduktion erzielt wird?

Schilliger Peter (RL, LU): Besten Dank für diese Frage, Kollege Grossen. Ich weiss nicht, ob ich ein Problem beim Rechnen habe, aber wenn ich mit einem Franken im Ausland nur einen Drittel realisieren kann, weil das mit einem anderen Faktor hinterlegt ist, dann setze ich mit dem gleichen Franken nicht gleich viele Reduktionsziele um. Lassen Sie doch das Ganze wirken! Wir haben eine gute Grundlage. Das Übereinkommen von Paris regelt den Umgang damit. Man fragt in der EU auch nicht, ob die Tonne CO₂ in Bulgarien die gleiche Wirkung hat wie die Tonne CO₂ in Frankreich, die man einspart. Auch hier gilt die Kongruenz: Eine Tonne ist eine Tonne. Warum wollen Sie in der Schweiz wieder spezielle Massnahmen ins Zentrum stellen? Das verstehe ich nicht.

Grossen Jürg (GL, BE): Globaler CO₂-Ausstoss auf Rekordstand, schmelzende Gletscher, Dürre, Hitzesommer, Klimawandel und Palmen, die sich bei mir in Frutigen auf der Terrasse pudelwohl fühlen: Dazu höre ich von allen Seiten grosse Worte. Aber es mangelt an konkreten Taten rund um den Erdball. Wir haben mit dem CO₂-Gesetz nun die Chance, Taten in unserem Land, in unserem Einflussbereich beschliessen zu können und umzusetzen, zum Wohle des Planeten und zum Wohle der kommenden Generationen.

Doch das vorliegende CO₂-Gesetz ist viel zu wenig ambitioniert. Sowohl die Version des Bundesrates wie auch die der Kommission brauchen klare Verbesserungen. Die grünliberale Fraktion fordert ein wirksames CO₂-Gesetz mit entsprechend scharfen Zielen im Zweckartikel 1. Wir unterstützen deshalb hier die Minderheit III (Müller-Altermatt) und damit das sogenannte 1,5-Grad-Ziel.

Bei Artikel 3 Absatz 1 unterstützen wir die Mehrheit. Damit müssen die Treibhausgasemissionen bis ins Jahr 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 reduziert werden. Das ist ein absolutes Minimum, wenn man weiss, dass mit den heutigen Technologien im Gebäude- und im Fahrzeugbereich problemlos und ohne Mehrkosten eine massive Reduktion möglich wäre. Ich lebe und arbeite seit mehr als zehn Jahren in einem Plusenergiehaus und fahre elektrisch auf der Strasse mit Strom vom eigenen Dach – günstiger, komfortabler, digitaler und auch noch mit einem besseren Gefühl. Was will man mehr? Es braucht Taten statt Worte. Umsetzen ist angesagt und nicht lamentieren. Wir können auf unsere innovative und leistungsstarke Schweizer Bau- und Cleantech-Industrie zählen.

Bei Artikel 3 Absatz 2 unterstützen wir die Minderheiten II (Bäumle) und III (Müller-Altermatt) und damit ein möglichst hohes Inlandziel. Nur Japan, Südkorea, Monaco und Liechtenstein wollen nicht zu 100 Prozent im Inland, sondern einen Teil der Emissionen im Ausland kompensieren. Alle anderen Staaten übernehmen im eigenen Land Verantwortung.

Mit Artikel 3 Absatz 2bis verlangen wir mit der Minderheit II (Bäumle) auch deshalb für Kompensationsmassnahmen im Ausland einen erhöhten Faktor von mindestens 2 und maximal 3. CO₂-Kompensationen im Ausland sind heute und wohl auch in Zukunft noch kostengünstiger als in der Schweiz. Die Qualität der Massnahmen ist jedoch umstritten. Bis jetzt gibt es keine Studien zur Wirksamkeit, wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme zu meinem Postulat 18.3916 zugibt. Um mit den gleichen finanziellen Mitteln mehr Emissionsreduktion zu erzielen, ist dieser Faktor unabhängig vom Prozentsatz der Auslandkompensation sinnvoll.



Die grünliberale Fraktion will aber primär vor ihrer eigenen Haustüre saubermachen und deshalb so viel CO₂ wie möglich in der Schweiz kompensieren. Nur so kann die Schweiz eine glaubwürdige und wirksame Klimapolitik betreiben. Ambitionierte Inlandkompensationsziele steigern die Schweizer Innovationskraft und ermöglichen eine kompetitive und exportfähige Cleantech-Wirtschaft. Wir sind einverstanden, einen kleinen Teil der Ziele mit Auslandkompensationen zu realisieren. Sie entfalten mit den eingesetzten Mitteln aber nur zusammen mit dem verlangten Faktor eine verbesserte Wirkung und damit eine stärkere Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Bei Artikel 3 Absätze 3 und 6bis unterstützen wir die Minderheitsanträge Thorens Goumaz: CO₂-Risiken sollen bei

AB 2018 N 1954 / BO 2018 N 1954

Finanzierungen und bei der Schweizerischen Nationalbank berücksichtigt werden.

Bei Artikel 4 unterstützen wir die Minderheit Jans und bei Artikel 6 die Minderheit II (Müller-Altermatt).

Im Übrigen unterstützen wir in diesem Block die Minderheiten Bäumle – wie von Herrn Bäumle begründet – und dort, wo nichts anderes erwähnt ist, die Mehrheit.

Mit diesem Block stellen wir die Weichen und zeigen, ob wir das Klimaabkommen von Paris ernst nehmen und wirklich umsetzen wollen oder ob wir das meiste auf die kommenden Generationen abschieben wollen. Die Grünliberalen übernehmen hier Verantwortung und verlangen ein wirksames CO₂-Gesetz. Danke für Ihre Unterstützung.

Knecht Hansjörg (V, AG): Die SVP-Fraktion unterstützt in diesem Block den Antrag der Minderheit I (Imark) zum Zweckartikel. Dieser Antrag ist von Herrn Imark bereits begründet worden. Es braucht hierzu nicht weitere Ausführungen von meiner Seite.

In den Artikeln 3 sowie 6 werden die Ziele festgesetzt und grundsätzliche Fragen zum internationalen Zertifikatshandel und zu den Bescheinigungen sowie zu Zertifikatsstandards geklärt. Dies ist für die allgemeinen Bestimmungen ebenfalls von zentraler Bedeutung – gerade dann, wenn wir für die Schweiz nach wie vor gute Rahmenbedingungen für eine freie Marktwirtschaft schaffen wollen. Darum setzt sich die SVP-Fraktion für eine gesetzliche Grundlage ein, die minimal ist und der Schweiz und ihren Unternehmen bei diesem Handel grösstmöglichen Handlungsspielraum ermöglicht. Daher geben wir bei Artikel 3 Absatz 1 dem Antrag der Minderheit I (Imark) und bei Artikel 3 Absatz 2 dem Antrag der Minderheit I (Schilliger) den Vorzug.

Die vom Bundesrat angestrebten hohen Ziele sind auch im internationalen Vergleich nicht zu rechtfertigen. Die heute schon sehr tiefen CO₂-Emissionsrichtwerte der Schweiz könnten zusammen mit zu ambitionierten Zielen bewirken, dass Wirtschaftszweige ihre Produktionskapazitäten in Länder verlegen, die weniger einschneidende Massnahmen definieren. Damit wäre dem Klima nicht geholfen. Im Sinne einer grösstmöglichen Flexibilität sollen Reduktionen im Inland und im Ausland gleichgestellt werden. Ebenso sollen bisher erbrachte Leistungen berücksichtigt werden, damit diejenigen, welche bereits Reduktionen erbracht haben, nicht noch dafür bestraft werden.

In Artikel 6 werden die allgemeinen Bestimmungen hinsichtlich völkerrechtlicher Vereinbarungen aufgenommen. Es geht darum, die im Ausland erzielten Emissionsvermindierungen festzulegen. Diese Zertifizierungen sind nicht ganz einfach. Darum sollten so wenig wie möglich Einschränkungen und Verknüpfungen gemacht werden. In diesem Sinne brauchen wir Flexibilität und die Möglichkeit, uns abzusichern, wenn im internationalen Verbund nichts passiert. Dann müssen wir agil genug sein und die Fähigkeit bewahren, bilaterale Lösungen anzupeilen und so an diesen Marktmechanismen teilzunehmen.

Eine Gesetzeslösung mit Swiss Finish wäre jedoch grundsätzlich kontraproduktiv. Wir müssen in dieser Angelegenheit das Machbare betonen und pragmatische Zwischenlösungen anstreben. So unterstützen wir auch bei Artikel 4 Absatz 3 den wichtigen Antrag der Kommissionsmehrheit: "Bei der Ausgestaltung der Massnahmen werden unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Machbarkeit berücksichtigt." Dies ist der Wortlaut dieser Bestimmung.

Gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu schaffen ist das A und O für die allgemeinen Bestimmungen des CO₂-Gesetzes, das einer Totalrevision unterzogen wird.

Vogler Karl (C, OW): Ich beschränke mich in Block 1 auf inhaltliche Ausführungen zu den Artikeln 1, 3 und 6 und beginne mit Artikel 1 Absatz 1, der Bestimmung zum Zweck des Gesetzes.

Namens unserer Fraktion empfehle ich Ihnen, hier der Minderheit III (Müller-Altermatt) zu folgen – das unter Hinweis auf Artikel 2 des Klimaübereinkommens von Paris, in welchem unter anderem festgehalten wird, dass "der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad



Celsius über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen". Das, so das Klimaabkommen weiter, "da erkannt wurde, dass dies die Risiken und Auswirkungen der Klimaänderungen erheblich verringern würde". Nun kann man natürlich sagen, das 1,5-Grad-Ziel sei erst spät in das Übereinkommen eingeflossen und das primäre Ziel sei eine Begrenzung auf 2 Grad. Tatsache ist aber, dass die 1,5-Grad-Begrenzung das explizite Ziel des Übereinkommens ist, weshalb es richtig ist, dass sich der Zweckartikel des Gesetzes an diesem orientiert und dies auch so festgehalten wird. Genauso richtig und wichtig ist es, im Gesetz festzuhalten, dass die Treibhausgase mindestens längerfristig die Aufnahmefähigkeit von Kohlenstoffsenken nicht übersteigen – das Budget muss ausgeglichen sein. Entsprechend bitte ich Sie, beim Zweckartikel der Minderheit III (Müller-Altarmatt) zu folgen.

Ich komme zu Artikel 3, "Verminderungsziele". Namens unserer Fraktion bitte ich Sie, bei Absatz 1 dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu folgen. Hier geht es nicht um Richtwerte, wie das die Minderheit verlangt. Hier geht es um Ziele, die international festgelegt sind und die die Schweiz ratifiziert hat. Man kann nicht nach Belieben Klimaschutz betreiben, je nachdem, wie es einem gerade passt. Es geht um Ziele, die erreicht werden müssen. Entsprechend bitte ich Sie, bei Artikel 3 Absatz 1 der Mehrheit zu folgen.

Bei Absatz 2 von Artikel 3 wird ein Teil unserer Fraktion der Mehrheit und ein Teil der Minderheit III (Müller-Altarmatt) folgen. In jedem Fall lehnt unsere Fraktion aber die Minderheit I (Schilliger) klar ab. Diese will kein inländisches Minimalziel der Verminderung, sprich, sie will die grösstmögliche Freiheit der Reduktionsmassnahmen, unabhängig davon, ob im Inland oder im Ausland. Warum ist diese Minderheit abzulehnen? Vorab erinnere ich daran, dass es in der Vergangenheit immer das Gewerbe war, das die Verminderung im Inland, und zwar ausschliesslich im Inland, verlangte; das zu Recht, denn es geht um die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Realisierung von Innovation und damit den Zugang zu neuen ausländischen Märkten. Und schliesslich geht es um die bessere Verlässlichkeit und Überprüfbarkeit der Emissionsverminderung.

In der letzten Ausgabe der Zeitschrift "Die Volkswirtschaft" sagt dazu der Leiter der Schweizer Delegation bei den Klimaverhandlungen: "Zudem bezweifle ich, ob Kompensationen im Ausland langfristig günstiger sind. Denn: Investitionen in klimafreundliche Technologien zahlen sich aus, da man diese in andere Länder exportieren kann. Bleibt man hingegen untätig, läuft man Gefahr, diese Technologien dereinst im Ausland einkaufen zu müssen." Und weiter: "Die Schweiz muss sich deshalb fragen: Will sie Marktführerin oder Käuferin sein?" Dem bleibt aus Sicht unserer Fraktion nichts beizufügen. Für uns ist klar: Wir wollen die Schweiz als Marktführerin. Entsprechend ist die Minderheit I abzulehnen und entweder der Mehrheit oder der Minderheit III (Müller-Altarmatt) zuzustimmen.

Bei Absatz 3 von Artikel 3 wird unsere Fraktion, wie ich das bereits ausgeführt habe, meiner Minderheit und damit dem Bundesrat folgen.

Noch eine Bemerkung zu Artikel 6: Hier wird unsere Fraktion der Minderheit II (Müller-Altarmatt) folgen. Mit dieser Minderheit wird die Qualität und die Verlässlichkeit der internationalen Bescheinigungen erhöht. Ebenfalls wird unsere Fraktion bei Artikel 7a meiner Minderheit folgen. Im Übrigen wird unsere Fraktion mit einer letzten Ausnahme, derjenigen in Artikel 5 Absatz 1quater, immer den jeweiligen Mehrheiten folgen.

Schilliger Peter (RL, LU): Kollege Vogler, Sie setzen sich für das Gewerbe ein; das schätze ich natürlich sehr. Meine Minderheit I will ja keine Definition bezüglich Inland und Ausland. Können Sie bestätigen, dass auch mit meiner Minderheit I dann 100 Prozent der Umsetzung bei den Gebäuden in der Schweiz passiert?

AB 2018 N 1955 / BO 2018 N 1955

Für die Gebäude haben wir das Reduktionsziel 50 Prozent. Auch mit meiner Minderheit I geschieht ja das alles in der Schweiz, oder sehen Sie das anders?

Vogler Karl (C, OW): Nein, das sehe ich auch so. Aber trotzdem ist es natürlich richtig, dass die Massnahmen, wenn wir bei einer Gesamtbetrachtung bleiben, entsprechend hier in der Schweiz umgesetzt werden.

Grunder Hans (BD, BE): Ich hole zuerst noch kurz die Begründung meiner Minderheit zu Artikel 5 nach. Ich war mit dem Elektrofahrzeug Fiat 500 unterwegs, aber es hat trotzdem nicht gereicht.

Meine Minderheit moniert, dass das Bafu heute Emissionen, insbesondere im Bereich von importierten erneuerbaren Energien, nicht berücksichtigt, wenn sie eben im Ausland produziert werden. Das ist eine Ungleichstellung: Wenn z. B. die Landwirtschaft Biogas oder Biotreibstoffe produziert, wird heute im Inland auch die Produktion mitberücksichtigt. Werden Biogas oder Biotreibstoffe hingegen aus dem Ausland importiert, werden die Produktionskosten bzw. die Emissionen, die dort entstehen, nicht berücksichtigt. Deshalb ist es eine Schlechterstellung, wenn wir in der Schweiz produzieren. Deshalb möchte ich mit diesem Absatz 1quater regeln, dass dort eben der Nettoverbrauch bzw. die Nettobelastung berücksichtigt wird – damit haben wir eine



Gleichstellung. Somit habe ich die Begründung noch nachgeholt.

Jetzt zum Block 1: Der Block 1 ist ein wichtiger Block, insbesondere natürlich wegen Artikel 1, dem Zweckartikel. Sie wissen es, das Pariser Abkommen sagt: grundsätzlich nicht mehr als 2 Grad Erwärmung, lieber weniger. In der Zwischenzeit konnten wir einerseits am eigenen Leib erfahren, was es heisst, wenn diese Klimaerwärmung gleichsam ihren Weg geht; andererseits haben wir gerade in jüngster Zeit die internationalen Berichte und auch den Bericht der ETH, unserer Hochschule in Zürich, lesen können. Die ETH zeigt ganz eindeutig und deutlich auf, dass auch diese 2 Grad nicht reichen, dass wir dort also weiter gehen müssen. Deshalb finden wir es wichtig, dass wir dort präziser werden, als es die Bundesratsvorlage vorsieht, und ganz klar sagen, dass wir gegen 1,5 Grad maximale Erwärmung anstreben. Mit dem Minderheitsantrag III (Müller-Altermatt) zu Artikel 1 ist dies gewährleistet. Deshalb unterstützt die BDP-Fraktion diese Minderheit III einstimmig. Damit haben wir ein griffiges Ziel stipuliert, und das ist wichtig für die Umsetzung der Ziele.

Bei Artikel 3 Absatz 2 lehnen wir aus zum Teil gleichen Überlegungen die Minderheit I (Schilliger) ab. Sie definiert eben kein Ziel, und wir sind ganz klar der Meinung, dass es mit dem Pariser Abkommen, wonach ja jedes Land seinen Beitrag leisten muss, sinnvoll ist, dass wir möglichst hohe Verminderungsziele im Inland festlegen. Ich erinnere Sie daran, dass im Moment 80 Prozent unserer Energie importiert werden. Mit der Formulierung der Minderheit III (Müller-Altermatt) verstärken wir unsere Unabhängigkeit und stärken schlussendlich auch die Wirtschaft. Heute werden rein mit dem Import von Erdöl 5 bis 6 Milliarden Franken pro Jahr ins Ausland transportiert. Hier bietet sich eben die Chance an, dass wir mit den hohen Inlandzielen auch einen wirtschaftlichen Beitrag für die Schweiz leisten können.

Dann noch zu Artikel 3 Absatz 5: Dort unterstützen wir ganz klar die Minderheit Bäume. Bei Artikel 3 Absatz 3 unterstützen wir die Minderheit I (Vogler). Das hat alles mit den Verminderungszielen zu tun. Ich gehe in Betracht der Zeit nicht detaillierter darauf ein. Bei Artikel 7 auf Seite 9 der Fahne unterstützen wir die Mehrheit und lehnen die Minderheit II (Müri) ganz klar ab. Die Minderheit I (Bäume) ist ja zurückgezogen.

Das ist die Haltung der BDP-Fraktion zum Block 1.

Badran Jacqueline (S, ZH): Ich nehme im Namen der SP-Fraktion zu den Minderheitsanträgen zu den allgemeinen Bestimmungen der Revision des CO₂-Gesetzes Stellung.

Die SP-Fraktion ist enttäuscht, wenn nicht gar erschüttert. In den Sechzigerjahren war der Treibhauseffekt physikalisch hinlänglich beschrieben. 1968 wurde von HSG-Professor Binswanger erstmals für den Klimaschutz eine CO₂-Steuer konzipiert und vorgeschlagen. In den Siebzigerjahren wurden die Folgen der Klimaüberhitzung detailliert beschrieben, inklusive der unerträglichen Folge, dass Millionen Menschen deswegen flüchten müssen. Es folgten Jahrzehnte der intensiven Forschung. Die Politik blieb untätig und schob den Ball an die Wissenschaft: Es sei alles noch nicht hinlänglich geklärt zur Frage, ob der Mensch daran schuld sei usw. 1992 kam die Klimakonferenz in Rio de Janeiro mit dem Bekenntnis, unseren Planeten doch noch retten zu wollen. Dann folgten, etwas konkreter, die Klimakonferenzen in Kyoto, Paris und jetzt Polen.

Und dann dies in unserer Klimapolitik: eine in jeder Beziehung zögerliche Reaktion ohne Perspektive auf eine echte Lösung für eines der grössten Probleme unserer Zeit. Zuerst torpedieren die FDP- und die SVP-Fraktion bei Artikel 1 ein vernünftiges Reduktionsziel und wollen die Finanzmittelflüsse nicht einbeziehen, obwohl wir alle wissen, dass hier einer der grössten Hebel zur Lösung der Probleme liegt: zum Beispiel, wenn unsere Banken endlich aufhören würden, Kohlekraftwerke und dergleichen zu finanzieren.

Dann torpediert man bei Artikel 3 die Reduktionsziele im Inland mit der komplett falschen Behauptung, eine Tonne CO₂ sei im Ausland billiger zu reduzieren. Nein, die Ausandreduktion wird künftig wesentlich teurer, weil alle Länder ihre Reduktionsziele verbessert haben und so die Nachfrage nach Ausandreduktionen künftig massiv steigen wird – und damit auch der Preis.

Zudem: Wieso sollten wir wollen, dass das ganze Geld ins Ausland fliesst, statt dass es hierbleibt und in Innovationen gesteckt werden kann? Während wir überall sonst stolz auf unsere Pionierleistungen und Innovationen aller Art sind, scheint uns hier jeglicher Mut und Enthusiasmus abhandengekommen zu sein; und dies, obwohl wir wissen, dass gesetzliche Regeln ein grosser Treiber von Forschung, Erfindung und Entwicklung sind. Das sagt Ihnen – und auch Ihnen, Herr Wasserfallen, schauen Sie nicht so, Sie waren dabei! – jeder Forschungschef von der ABB und von der Alstom und jeder Wirtschaftsberater von McKinsey oder wem auch immer. Wieso wollen die Rechten hier im Saal nun keine Rahmenbedingungen setzen für einen Innovationsschub in der Schweiz durch etwas ambitioniertere Inlandziele?

Und nicht nur das: Bei Artikel 6 verlangen FDP und SVP eine Streichung jeglicher Qualitätsstandards für die im Ausland erzielte Reduktion von CO₂ – wie wenn eine Tonne CO₂ eine Tonne CO₂ wäre! Das ist aber nicht so, lieber Herr Schilliger! Wenn mit unserem Geld CO₂ um eine Tonne reduziert würde, um die es sowieso reduziert würde, was haben wir denn da gewonnen? Dann haben wir zwar x Projekte, aber was haben wir



gewonnen, wenn Produktionsprozesse besonders CO₂-intensiv gemacht werden, damit irgendwelche Firmen irgendwo in China über irgendwelche künstlichen Reduktionen Geld verdienen können? Das versteht jeder Primarschüler, dass das nicht geht. Mir erscheint es rätselhaft, wieso die FDP das nicht versteht. Sie wollen lieber Auslandprojekte finanzieren, auch wenn diese ohne unsere Finanzierungshilfe stattfinden würden – und dies mit Geld, das wir hier in der Schweiz bezahlen.

Die SP-Fraktion bittet Sie also, diese Minderheiten alle klar abzulehnen.

Es geht hier um die Rettung unseres Planeten, mit allen Lebewesen darauf, um die Lebensgrundlage von uns allen – um nicht mehr und sicher um nicht weniger. Bedenken Sie dies, wenn Sie nun abstimmen, und unterstützen Sie die Minderheitsanträge für ein moderat ambitionierteres Ziel. Vielleicht fragen Sie sich, bevor Sie auf den Abstimmungsknopf drücken, was Sie Ihren Enkelkindern sagen werden, wenn diese dereinst fragen, wieso Sie hier nicht mehr gemacht haben.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Was will dieses Gesetz? Das ist in Artikel 1 festgehalten: Es will dasselbe wie das heutige CO₂-Gesetz, nämlich erstens die fossilen Brenn- und Treibstoffe reduzieren, mit dem Ziel, dass wir zweitens den Temperaturanstieg auf sicher weniger als 2 Grad Celsius beschränken.

Jetzt will die Minderheit I (Imark) ja gar kein Ziel. Man hat sie gestern gehört: Sie möchte keine Beschränkung des

AB 2018 N 1956 / BO 2018 N 1956

Temperaturanstiegs, weil das gar nicht richtig messbar sei und weil es ja früher schon Temperaturanstiege gegeben habe. Ja, Herr Imark, es gab tatsächlich eine Kleine Eiszeit zwischen 1570 und 1700 oder 1750, je nachdem, und es ist so: Die Wissenschaft konnte nicht einwandfrei feststellen, ob das schon ein Klimawandel war. Aber was wir sicher kennen, sind die Folgen der damaligen Kleinen Eiszeit. Damals stieg die Temperatur tatsächlich in kürzester Zeit um 2 Grad Celsius an, die Strömungen in den Ozeanen haben sich verändert, die Kreisläufe, und das führte zu massiven Schädigungen. Die sozialen und wirtschaftlichen Strukturen wurden durch diese 2 Grad Celsius komplett durcheinandergewirbelt, es gab Hungersnöte in ganz Europa, es gab wirtschaftliche Rezessionen, und erst 1750 wurde in Europa von den Bauern wieder so viel geerntet wie 1570. Das alleine reicht mir eigentlich, um zu wissen, dass wir dieses 2-Grad-Celsius-Ziel sicher verankern und alles tun müssen, um einen weiteren Temperaturanstieg zu verhindern. Sonst haben Sie dann einfach die Folgen, egal ob einwandfrei nachgewiesen wurde, was die Ursache war. Temperaturanstiege dieses Ausmasses verträgt dieser Planet schlichtweg nicht.

Deshalb bitte ich Sie, bei Artikel 1, beim Zweckartikel, die Minderheit I (Imark) abzulehnen.

Jetzt haben Sie ja bei der Minderheit III (Müller-Altermatt) die Verankerung des Ziels, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Ja, das ist in den Pariser Verhandlungen wirklich erst am Schluss hineingekommen. Die heutigen wissenschaftlichen Szenarien sagen, dass dies eigentlich das Ziel sein müsste.

Der Bundesrat hat trotzdem an seiner Fassung – "den globalen Temperaturanstieg auf weniger als 2 Grad Celsius zu beschränken" – festgehalten. Wir regeln nämlich heute nicht die zweite Hälfte dieses Jahrhunderts, sondern was wir im Moment anstreben, ist das Ziel bis 2030. Das ist für uns im Moment relevant. Wir sind nämlich auch da weit, weit davon entfernt, das 2-Grad-Celsius-Ziel zu erreichen. Wir werden Ihnen deshalb ja wieder – in spätestens zehn Jahren kommt die nächste Etappe – Anpassungen bei den Zielen und Massnahmen unterbreiten. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat hier den Antrag der Minderheit III (Müller-Altermatt) ablehnt.

Der Antrag hat eine zweite schwache Formulierung in Absatz 1 Litera b, wo auf die Aufnahmefähigkeit von Kohlenstoffsenken referiert wird. Auch das ist irreführend. Negative Emissionstechnologien und die künstliche Einlagerung von CO₂ können nämlich auch einen Beitrag zur Lösung leisten. Das wird mit dem Antrag der Minderheit III (Müller-Altermatt) im Gesetz ausgeschlossen. Das ist falsch; das ist wirklich irreführend.

Zum Antrag der Minderheit II (Jans): Hier geht es um die erwähnten Finanzmittelflüsse. Es ist grundsätzlich korrekt, dass im Pariser Abkommen als dritter Pfeiler selbstverständlich auch die finanzielle Seite wichtig ist und dass dort ebenfalls Massnahmen nötig sind, damit die Geldmittel vor allem in Kanäle für die Produktion von erneuerbarer oder, sagen wir, CO₂-freier Energie umgelagert werden. Es trifft zu, dass wir hierfür im Moment auf dem Prinzip der Freiwilligkeit basieren. Wir haben bei Banken und Pensionskassen eine Portfolioanalyse gemacht, damit man sich bewusst wird, wo und in welche Vehikel investiert wird und welche Effekte man damit am Finanzmarkt erreicht. Wenn Sie das jetzt so ins Gesetz hineinschreiben würden, könnten wir schon damit leben. Es wäre aber einfach noch vieles zu klären. Nur schon: Was meinen Sie genau mit "Finanzmittelflüssen"? Sind das Schweizer Anlagevehikel oder alle? Dürfen Schweizerinnen und Schweizer auch in



einen ausländischen Fonds investieren oder nicht? Solche vagen Rechtsbegriffe, die hier verwendet werden, sind sehr unklar. Wenn Sie den Minderheitsantrag in dieser Form annehmen, dann müsste der Ständerat die Formulierung noch ziemlich genau anschauen. Deshalb: Wenn Sie vorsichtig bleiben wollen, bleiben Sie auf der Linie des Bundesrates.

In Artikel 3 geht es um die Verminderungsleistungen. Es ist ein sehr wichtiger Artikel, weil ein wichtiger Pfeiler ja die Verminderung unserer Treibhausgasemissionen ist. Wir haben uns im Pariser Abkommen zu minus 50 Prozent Ausstoss bis 2030 verpflichtet. Wir haben immer gesagt, dass wir in der Schweiz, im Inland, machen, was wir können. Aber es ist aus ökonomischen Gründen sinnvoll, auch unser Engagement im Ausland fortzusetzen.

Der Bundesrat wollte das schon bei der letzten Revision. Damals haben Sie die Inlandziele höher gewichtet, vor allem weil Sie gesagt haben, das sei eine Unterstützung für das nationale Gewerbe. Das ist es; aber das ist, wie wir gesehen haben, mit sehr vielen Mitnahmeeffekten verbunden. Am Schluss muss ich hier schon auch sagen: Das Klima ist global. Wenn wir mit einer bestimmten Summe Geld in Bangladesch, in Südafrika mehr reduzieren können als bei uns, ist es mir eigentlich wichtiger, dass wir dort reduzieren, als dass wir mit derselben Summe Geld in der Schweiz nur wenig herausholen.

Die meisten Staaten haben auf rein nationaler Ebene noch grosse Potenziale, weil sie eben noch kohlelastig sind, weil sie hohe Gasanteile in ihrem Energiemix haben. Das haben wir nicht. Wir haben schon sehr vieles gemacht. Wir sind seit zwanzig Jahren Mitglied des Kyoto-Protokolls; die meisten Staaten dieser Welt sind das nicht. Deshalb sind sie auch bezüglich des Pro-Kopf-Ausstosses wie des globalen Ausstosses von CO₂ auf einem ganz anderen Niveau als die Schweiz.

Das hat den Bundesrat dazu bewogen, auch in Paris schon zu notifizieren, dass wir mitmachen, dass wir mit 50 Prozent Reduktion mehr machen als die EU-Staaten; aber wir sagen auch, dass von diesen 50 Prozent mindestens 30 Prozent im Inland reduziert werden und ein Teil im Ausland reduziert wird. Wir tun das aus ökonomischen Überlegungen und weil wir damit für das Klima mehr erreichen als mit einem sehr, sehr hohen Inlandanteil.

Die Potenziale im Inland sind aber auch noch da. Einfach nichts tun oder sich nur nach dem Preis richten, das will der Bundesrat auch nicht. Sie wissen, dass wir gerade im Gebäudebereich schon viel erreicht haben, dass wir aber nach wie vor eine tiefe Renovationsquote haben, dass man viele Ölheizungen in unserem Land noch renovieren muss. Wir wissen, dass wir im Bereich Verkehr nicht gut dastehen. Auch im internationalen Vergleich ist der Verkehr unsere grösste Sorge, und das sind zum Teil natürlich auch Wohlstandserscheinungen. Deshalb braucht es ein Inlandziel. Wenn Sie einfach offenlassen, wie viel wo gemacht werden muss, dann können Sie auch die Massnahmen nicht zimmern, wie wir diese Ziele erreichen. Dann können Sie nicht messen, dann können Sie auch nicht rapportieren. Wenn das alles so unklar bleibt, kann sich auch die Wirtschaft nicht orientieren. Es war immer ein Anliegen, dass man eine klare Orientierung gibt, wohin der Bundesrat und das Parlament mit der Klimapolitik überhaupt wollen.

Das Gesamtziel hat das Parlament übrigens bereits mit dem Bundesbeschluss genehmigt, und es wurde mit der Ratifikation des Pariser Übereinkommens auch definitiv. Das Gesamtdurchschnittsziel ist zudem wichtig, damit die ausländische Kompensationspflicht für die Importeure von fossilem Treibstoff schon vor dem Jahr 2030 eingefordert werden kann.

Deshalb bitte ich Sie, die Minderheit Imark abzulehnen, ebenso die Minderheit Bourgeois. Sie möchte dort ja Richtwerte statt Ziele. Dazu muss ich sagen: In diesem Bereich sind es eben Ziele. Es ist nicht so wie im Energiegesetz, wo die Richtwerte eine Orientierung sind, sondern die Ziele sind hier politisch verbindlich. Die Ziele sind genau dafür wichtig, dass wir wissen, in welchem Sektor was passieren muss.

Bei der Minderheit I (Schilliger), die ich Ihnen auch zur Ablehnung empfehle, wäre, wie gesagt, alles vollständig flexibilisiert. Ohne Inlandziel fehlt aber eben ein Fixpunkt, an dem sich der inländische Massnahmenmix ausrichten soll. Insbesondere für die Treibstoffimporteure und insbesondere auch für die Abgabebefreiung für die Unternehmen könnte man hier ohne gesetzlichen Auftrag die Massnahmen im Inland nicht konsequent umsetzen. Mit dem Verzicht auf ein Inlandziel fehlt Ihnen dieses klare Signal an Wirtschaft und Gesellschaft. Nochmals: Wir müssen Mitte dieses Jahrhunderts auf netto null kommen. Wir müssen klimaneutral werden. Das ist

AB 2018 N 1957 / BO 2018 N 1957

dann mit Sicherheit ein nationales Ziel, das können Sie nicht delegieren. Das muss jedes Land per 2050 anstreben.

Bei der Minderheit III (Müller-Altermatt) möchte man ja, dass zumindest drei Viertel der Reduktion im Inland erfolgen. Auch diesen Antrag bitte ich Sie abzulehnen: Er ist zu ambitiös, zu teuer. Dieser Antrag würde be-



deuten, dass Sie im Inland bis 2030 die Emissionen um 37,5 Prozent gegenüber 1990 senken müssten. Ich komme dann gerne bei der konkreten Umsetzung – sprich bei den Gebäuden, der Industrie und dem Verkehr – darauf zurück, wie ambitioniert Sie sind. Dort werden Sie dann alle sagen: Es darf nicht so teuer sein, es tut weh, und unsere Bürgerinnen und Bürger sollen nicht auf die Strasse wie in Paris. Das sind dann eben auch Realitäten. Mit der Erhöhung der Inlandanstrengungen müssten Sie nämlich auch abbilden, dass die Massnahmen, die der Bundesrat Ihnen beantragt, die mit den 30 Prozent gekoppelt sind, dann nicht reichen. Dann müssen Sie dort zulegen: den Benzinpreis zusätzlich erhöhen, mehr Geld einschiessen oder die CO₂-Abgabe noch weiter erhöhen. Das tun Sie dann eben in der Konsequenz nicht.

Nochmals: Die Sanierung des Gebäudeparks braucht auch Zeit. Es gibt diese Programme jetzt ja seit zehn Jahren, und wir sehen, wo wir stehen. So viel mehr Ambition ist deshalb aus unserer Sicht unrealistisch. Wir meinen deshalb, minus 30 Prozent gegenüber 1990 ist richtig.

Ich habe keine Probleme mit der Minderheit I (Vogler) und der Minderheit II (Thorens Goumaz). Die Minderheit II möchte in Litera c noch "indirekte sowie direkte Finanzierungen von Treibhausgasemissionen" anfügen. Auch hier setzen wir auf Freiwilligkeit; das ist aber grundsätzlich mit dieser Litera c vereinbar.

Erlauben Sie mir dann Bemerkungen zu den Absätzen 5, 6, 7 und 8. Die dortigen Minderheiten lehnen wir alle ab. Das ist Überregulierung, das sind vor allem auch Feinheiten und Entwicklungen, die nicht im Gesamtinteresse unseres Landes liegen.

Bei der Minderheit Genecand – jetzt Minderheit Wasserfallen Christian – möchte man vor allem auch die ausländischen Aktivitäten erhöhen. Mit der Nennung von Vereinbarungen mit der Wirtschaft in Absatz 6 will der Bundesrat aber vor allem die Reduktion im Inland unterstützen. Internationale Bescheinigungen werden dann mitberücksichtigt, wenn nationale Verminderungen nicht möglich sind. Mit der vorliegenden Formulierung wird diese Logik genau umgekehrt: Das Ziel, einen Erhöhungsschritt bei der CO₂-Abgabe mit einer griffigen Vereinbarung mit der Wirtschaft abzufangen, wie das in Artikel 31 steht, kann mit der Abgabe von internationalen Bescheinigungen nicht erfüllt werden, da so die Brennstoffemissionen in der Schweiz nicht sinken.

Die Minderheit Thorens Goumaz zu Artikel 6bis möchte auch die Schweizerische Nationalbank verpflichten, den Klimawandel zu berücksichtigen. Die Nationalbank muss sich gemäss unserer Verfassung und dem Nationalbankgesetz vom Gesamtinteresse des Landes leiten lassen; sie hat die Währungsstabilität und die Preisstabilität als Auftrag. Das sind die vorrangigen Ziele, zusammen mit der Berücksichtigung der konjunkturellen Entwicklung. Noch mehr oder andere Ziele für die Nationalbank hier hineinzuschreiben kann zu Widersprüchen zu den vorrangigen Zielen führen. Eine derartige Regelung würde unseres Erachtens auch die Unabhängigkeit der Nationalbank stören. Wenn Sie eine solche Regelung in Erwägung ziehen, müsste sie dann sicher nicht in ein CO₂-Gesetz, sondern ins Nationalbankgesetz.

Wir empfehlen Ihnen, davon abzusehen. Die Nationalbank hat in ihrem Anlagereglement Möglichkeiten, auch beim Zukauf von Aktien und Obligationen solche Elemente zu berücksichtigen.

Bei Artikel 4 können wir uns der Minderheit Jans und auch der Mehrheit anschliessen. Die Minderheit Jans möchte ja einfach noch, dass auch die Finanzwirtschaft erwähnt wird; das kann man tun, das steht sowieso im Pariser Abkommen. Was die Mehrheit anbelangt: Sie fügt ja einen Absatz 3 ein, einen Hinweis auf Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Machbarkeit. Das kann man so machen; es ist dann halt sehr oft nicht wahnsinnig praktikabel oder nicht so griffig, es sind so allgemeine Vorgaben der Regulierung.

Kommen wir zu Artikel 5, den nationalen Bescheinigungen: Hier bitte ich Sie vor allem, den Antrag der Minderheit Grunder abzulehnen. Der Titel in Artikel 5 heisst ja "Nationale Bescheinigungen". Was die Minderheit Grunder hier will, hat damit aber gar nichts zu tun. Die Minderheit Grunder möchte, wie es der Text sagt, die Anrechenbarkeit von "weltweiten Netto-Emissionsverminderungen" regeln. Erstens ist diese Formulierung hier am falschen Platz, sie gehört nicht ins Kapitel über die nationalen Bescheinigungen. Zweitens ist sie auch ein bisschen problematisch, weil zum Beispiel erneuerbare Treibstoffe in der Schweiz als CO₂-neutral eingestuft werden. Mit dieser Formulierung wäre das nicht mehr möglich – das ist etwas, das Sie eigentlich genau umgekehrt haben möchten. Deshalb haben wir das Gefühl, dieser Minderheitsantrag sei nicht ganz durchdacht. Ich zähle sonst, wenn Sie diesen Antrag annehmen, auf den klugen Ständerat.

Also, kommen wir noch zu Artikel 6: Hier geht es um die internationalen Bescheinigungen. Auch hier bitte ich Sie, die Minderheitsanträge, es sind zwei, abzulehnen. Sie wollen immer weniger bürokratisch werden, aber tatsächlich machen Sie jedes Gesetz, auch hier wieder, viel länger, als es gemäss den bundesrätlichen Vorgaben wäre – okay, wir nehmen das zur Kenntnis.

Die Minderheit I (Genecand) möchte – es wurde schon gesagt – Absatz 2 mit den Qualitätskriterien streichen. Das ist sehr gefährlich, vor allem dann, wenn es nicht gelingt, auf internationaler Ebene, über dieses Rulebook, das derzeit in Katowice diskutiert wird, solche Qualitätskriterien zu beschliessen. Ich weiss nicht, ob das gelingt. Wenn es nicht gelingt, gibt es national keine Rückfallebene, und das wäre dann genau für die



Glaubwürdigkeit der Bescheinigungen, der Auslandsinvestitionen, ziemlich schwierig. Mit der Minderheit II (Müller-Altermatt) werden die Möglichkeiten für Auslandsreduktionen unnötig eingeschränkt. Der Antrag ist insofern kohärent mit der entsprechenden Minderheit III zu Artikel 3 Absatz 2, die ja viel mehr im Inland will, aber aus unserer Sicht halt eben nicht richtig. Wir haben die Stiftung Klimarappen, die muss jetzt Erfahrungen sammeln. Sie hat im Inland eine sehr gute Performance, und wir möchten, dass sie auch bei Auslandskompensationen die gleichen guten Erfahrungen macht; wir möchten das nicht einschränken. Mit Absatz abis etwa machen Sie von der Minderheit II aber eine schwierig zu vollziehende Gesetzesgrundlage mit unbestimmten Rechtsbegriffen wie "Weiter wie bisher"-Emissionspfad – ich weiss nicht, was ein "Weiter wie bisher"-Emissionspfad sein soll. Sie nennen auch hier Unterfangen sowie Vorgaben an die Umsetzung, bei denen wir wahrscheinlich sofort Expertengutachten beiziehen möchten.

Ich bitte Sie deshalb, beide Minderheiten abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Die Minderheit II (Müri) will Artikel 7 streichen. Ich habe schon gesagt, Herr Müri, wir haben im Übereinkommen von Paris drei Zielsetzungen beschlossen; das Abkommen ist ratifiziert, da können Sie nicht mehr zurück. Dass man koordinieren muss, dass der Bund mit den Kantonen koordinieren muss, ist einfach selbstverständlich. Wir haben das beim Gebäudeprogramm gesehen. Das ist eine gemeinsame Aufgabe, auch wenn primär die Kantone zuständig sind. Wir sehen das jetzt bei den Ladestationen für Elektrofahrzeuge, das können die Kantone nie alleine stemmen. Wir koordinieren, und ich glaube, das ist gut in der Schweiz, dass man sich auch in föderalen Strukturen hilft.

Bei Artikel 7a bitte ich Sie, die Minderheit Vogler abzulehnen. Die meisten Emissionsquellen sind im CO₂-Gesetz bereits geregelt, weitere Vorgaben in Form von anlagespezifischen Emissionsgrenzwerten sind nicht praktikabel, das haben wir in der Kommission schon gesagt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt erst in einer späteren Projektierungsphase ein, wenn schon ein konkretes Gesuchsverfahren läuft. Der Grundsatzentscheid aber, ob man ein Projekt durchführen will oder nicht, der fällt viel früher. Insofern wäre das auch ein Investitionshemmnis und somit nicht im Sinne der Klimapolitik.

Wir haben schon dargelegt, dass im Moment der Sachplan Verkehr überarbeitet wird. Dort kann es durchaus sinnvoll sein, Überlegungen zum verstärkten Einbezug von

AB 2018 N 1958 / BO 2018 N 1958

Klimawirkungen einzubauen. Dann hat man aber auch eine viel früher angelagerte Prüfung durch Experten.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Bundesrätin, Sie haben oft von diesen Inlandzielen und Inlandmassnahmen gesprochen; diese seien in diesem Gesetz weniger präzise. Aber wir haben Gebäudesteuerabzüge, also eine Inlandmassnahme, und Gebäudesanierungen, auch eine Inlandmassnahme. Wir wollen sogar bei Artikel 33 noch alle Firmen zur Zielvereinbarung dazunehmen und nicht nur die, die 15 000 Franken Kosten haben – eine klare Inlandmassnahme.

Woher nehmen Sie die Grundlage Ihrer Argumentation, die Inlandmassnahmen würden zurückbuchstabiert? In der Mehrheit wollen wir sie sogar noch ausweiten.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Nein, das ist so: Der wichtigste Hebel, z. B. bei den Gebäuden, ist die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Diese muss ja ein Ziel haben. Der Meccano ist immer so: Wenn man das Ziel nicht erreicht, wird die Abgabe erhöht. Wenn wir kein Ziel mehr haben, sagen wir einfach, wir machen ein bisschen. Dann kann man weder messen noch das Instrument anpassen. Das ist offensichtlich. Es geht nicht darum, dass wir sagen, die Steuerabzüge seien falsch: Die sind gut, sie helfen. Aber die Abgabe ist natürlich der weitaus grössere Hebel für die Reduktion von fossilen Heizungen.

Müri Felix (V, LU): Frau Bundesrätin, zusätzlich zum Streichungsantrag meiner Minderheit II gibt es bei Artikel 7 ja noch den Antrag der Minderheit I (Bäumle).

Leuthard Doris, Bundesrätin: Dieser Antrag wurde zurückgezogen, soweit ich informiert bin.

Müri Felix (V, LU): Dann kann ich meinen auch zurückziehen. (*Zwischenruf Bundesrätin Leuthard: Das wäre sehr vernünftig, so sparen wir ein bisschen Zeit!*) (*Heiterkeit*)

Wir sind auch vernünftig. Aber Sie wissen ja: In der Kommission fiel der Entscheid mit 12 zu 12 Stimmen mit Stichentscheid des Präsidenten. Ich dachte, wenn Herr Bäumle seinen Minderheitsantrag aufrechterhält, dann wäre es immer noch besser, wenn der Streichungsantrag meiner Minderheit statt dem Antrag der Minderheit I (Bäumle) gewinnen würde. Weil er ihn jetzt aber zurückgezogen hat, kann ich meinen auch zurückziehen. Dann bleibt die Koordination zwischen Bund und Kantonen, und das ist vernünftig, richtig.



Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bedanke mich im Namen der Kantone und des Klimas. (*Heiterkeit*)

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Wir beraten im Block 1 die Ziele des CO₂-Gesetzes und die allgemeinen Bestimmungen zum Gesetz.

In Artikel 1 Absatz 1 wird die Intention des Gesetzes beschrieben. Bundesrat und Kommissionsmehrheit halten die Formulierung einfach und lehnen sich an das Abkommen von Paris an, indem sie beschreiben, dass man die Emissionen vermindern will, um den globalen Temperaturanstieg auf weniger als 2 Grad zu beschränken. Die Minderheit I (Imark) hält es nicht für angebracht, Temperaturziele ins Gesetz zu schreiben, weil ihre Erreichung sowieso nicht vorhersehbar sei. Die Minderheit III (Müller-Altermatt), übernommen von Frau Marchand-Balet, möchte sich noch stärker auf das Pariser Abkommen beziehen und in Übereinstimmung mit Paris einerseits das konkrete Ziel, möglichst 1,5 Grad, und andererseits das Fernziel, netto 0 Grad, verankern. Das ist eine Formulierung, die komplizierter ist. Sie geht weiter als jene des Bundesrates, und dieser Antrag wurde in der Kommission genau deshalb abgelehnt, und zwar mit 13 zu 12 Stimmen. Der hier von der Minderheit I (Imark) aufgenommene Antrag wurde mit 17 zu 8 Stimmen abgelehnt.

Ich komme zur wohl am heftigsten diskutierten Bestimmung des Gesetzes, Artikel 3 Absatz 2, wo es um die Frage geht, wie viel unserer Reduktion im In- und wie viel im Ausland erfolgen soll. Die Mehrheit der Kommission folgt hier dem Bundesrat, der eine Mindestvorgabe für inländische Reduktionen von 60 Prozent vorschlägt. Man kann umgekehrt auch formulieren: Der Bundesrat schlägt vor, dass man bis zu 40 Prozent der Emissionen mit Massnahmen im Ausland reduzieren kann. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass mit ausländischen Massnahmen mit weniger Mitteleinsatz mehr für das Klima erreicht werden kann.

Die Minderheit I (Schilliger) stützt diese Aussage und akzentuiert sie in ihrem Antrag, indem sie sagt, es brauche ja in diesem Fall dann gar keine starren Prozentzahlen zu In- und Auslandkompensationen. Das ist zwar auch gemäss Abkommen nicht nötig, gibt dafür, wie von der Frau Bundesrätin vorhin gesagt wurde, auch keine Leitschnur für die Wirtschaft.

Die Minderheit III (Müller-Altermatt) geht weiter als der Bundesrat, mit der Begründung, dass es eben nicht so viele tiefhängende Früchte im Ausland gebe und mit Massnahmen im Inland überdies auch die Wertschöpfung in der Schweiz generiert werde. Der entsprechende Antrag wurde in der Kommission mit 13 zu 11 Stimmen abgelehnt.

Die Minderheit II (Bäumle) wiederum will ein dynamisches Modell einführen und die Auslandszertifikate quasi schwächer gewichten, um sie so unattraktiver zu machen. Dieser Antrag wurde mit 16 zu 4 Stimmen abgelehnt. In den Absätzen 5 und 6 von Artikel 3 taucht dann erstmals das Thema der Qualität der internationalen Bescheinigungen auf. Die Minderheit Bäumle möchte mit Absatz 5 festlegen, dass vor der Berücksichtigung von solchen Bescheinigungen die liefernden Staaten ein anerkanntes Emissionshandelssystem haben. Die Minderheit Genecand möchte im Gegensatz dazu nicht eine Bedingung an die Anerkennung knüpfen, sondern im Gegenteil den Bundesrat dazu verpflichten, die internationalen Bescheinigungen vollumfänglich anzuerkennen. Die Kommission entschied sich schliesslich mit 13 zu 12 Stimmen für die Variante des Bundesrates.

In Artikel 4 Absatz 2 folgt die Definition der Massnahmen respektive der Bereiche, welche in die Massnahmen einbezogen werden. Die Kommission hat gegenüber dem Bundesrat drei Änderungen vorgenommen. Es wurde einerseits die Erhöhung der Senkenleistung als mögliche Massnahme aufgenommen, andererseits wurde bei den anderen betroffenen Bereichen der Abfallsektor aufgenommen. Die Minderheit Jans hätte in der Aufzählung gerne noch den Finanzmarkt genannt. Das wurde mit 16 zu 8 Stimmen abgelehnt. Ich habe beim Eintreten schon erklärt, was die Kommission vom Einbezug des Finanzplatzes hält. Wir wollen hier keine Finanzplatzregulation handstreichartig ins CO₂-Gesetz schreiben. Das würde die Vorlage eindeutig überladen. Die Mehrheit hat ferner einen Absatz 3 eingefügt, welcher die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Machbarkeit als Kriterien für Massnahmen einführt.

Auch in den Artikeln 5 und 6 geht es dann um die Qualität der Bescheinigungen. Die Minderheit Grunder will in Artikel 5 Absatz 1 quater sicherstellen, dass "nur", sage ich, die weltweiten Netto-Emissionsvermindierungen eines Projektes anrechenbar sind, was zu einer Besserstellung inländischer Massnahmen führt. Bei Biogas und Biotreibstoffen fehlt eine Berücksichtigung der Emissionen vor den Importen. Diese Emissionen möchte die Minderheit Grunder nun auch in die Rechnung mit einbeziehen. Zur Ehrenrettung von Kollege Grunder kann man sagen, dass er sich da durchaus etwas überlegt hat. Es geht um den Einbezug dieser Emissionen vor dem Import. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag trotz der intellektuellen Leistung von Kollege Grunder mit Verweis auf die entstehenden Administrationskosten ab. Der Entscheid in der Kommission fiel mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Artikel 6 schliesslich stellt den Kern der Diskussion zur Qualität der internationalen Bescheinigungen dar. Die Minderheit II (Müller-Altermatt) möchte sowohl die Qualität der internationalen Bescheinigungen sicherstellen



wie auch deren Doppelzählung verhindern. Sie macht darauf aufmerksam, dass es geradezu kontraproduktiv wäre, von Ländern Bescheinigungen abzunehmen, die einen Reduktionspfad eingeben, den sie sowieso erreichen. Das ist gemeint mit der Formulierung "Weiter wie bisher". Die Mehrheit lehnt diesen Antrag mit dem Argument ab, dass der Einbau von Einschränkungen und Verknüpfungen letztlich nur dazu führen würde, dass die

AB 2018 N 1959 / BO 2018 N 1959

Schweizer Wirtschaft bei weniger Projekten im Ausland zum Handkuss kommen würde. Dazu kommt das Problem der unbestimmten Rechtsbegriffe im Antrag, das vorhin ebenfalls von Frau Bundesrätin Leuthard erwähnt wurde. Das Abstimmungsergebnis lautete 14 zu 10 Stimmen.

Die Minderheit I (Genecand) will den Mechanismus zur Anerkennung internationaler Bescheinigungen zwingend an die völkerrechtlichen Vereinbarungen knüpfen. Die Kommission weist darauf hin, dass diese aber erst noch in Erarbeitung sind. Ausserdem würde diese zwingende Verknüpfung verunmöglichen, dass man die nötigen Marktmechanismen dann eben auch bilateral ausarbeiten kann. Das wird in den nächsten Jahren wohl der Regelfall sein. Deshalb wurde dieser Antrag mit 14 zu 11 Stimmen abgelehnt.

Schliesslich beantragen Ihnen Bundesrat und Kommissionsmehrheit, in Artikel 7 die Koordination von Anpassungsmassnahmen ins Gesetz aufzunehmen respektive vorzuschreiben. Sie ist bereits im bestehenden Gesetz vorgesehen und längst etabliert. Die Minderheit II (Müri) lehnt dies ab, weil sie dadurch hohe Kosten und eine Prozessflut befürchtet. Dieser Antrag wurde mit 16 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Genecand Benoît (RL, GE), pour la commission: Nous sommes dans la partie générale des dispositions concernant la loi sur le CO2.

A l'article 1 alinéa 1, nous vous conseillons de suivre la majorité, qui approuve le fait que la Suisse tienne les engagements qu'elle a pris dans le cadre de l'Accord de Paris. Deux propositions de minorité s'opposent: la proposition de la minorité I (Imark) vise à ne pas inscrire d'objectifs de réduction de la température; la proposition de la minorité III (Müller-Altermatt) prévoit de fixer un objectif plus ambitieux de 1,5 degré – je rappelle qu'on parle de la température mondiale et pas seulement de celle que nous aurons en Suisse. La commission a considéré que les engagements pris par la Suisse dans le cadre de l'Accord de Paris étaient déjà très ambitieux et qu'il fallait se donner les moyens de les réaliser.

La proposition défendue par la minorité I (Imark) a été rejetée par 17 voix contre 8; la proposition défendue par la minorité III (Müller-Altermatt) par 13 voix contre 12.

A l'article 2, quelques définitions ont été complétées par notre commission. D'après ce que j'ai compris, le Conseil fédéral accepte ces nouvelles définitions, notamment celle concernant les puits de carbone à la lettre fbis. Il n'y aura donc pas de vote sur cette question.

A l'article 3, la proposition de la minorité Bourgeois concernant le titre vise à remplacer "Objectifs de réduction" par "Valeurs indicatives de réduction". La majorité de la commission vous demande de maintenir le terme "Objectifs". Sur ce point aussi, dans l'Accord de Paris, nous avons pris des engagements consistant à fixer des "objectifs" et non pas des "valeurs indicatives", et il faut donc nous tenir à nos engagements internationaux.

A l'article 3 alinéa 1, nous fixons le volume de la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030. La Suisse s'est engagée à réduire de 50 pour cent ses émissions par rapport à 1990. La proposition de la minorité Imark prévoit de ramener à 40 pour cent l'objectif à atteindre. Pour cette question aussi, le débat a eu lieu dans le cadre de la discussion sur l'Accord de Paris. Le Parlement s'est prononcé en faveur de 50 pour cent; il est difficile de revenir en arrière aujourd'hui.

A l'article 3 alinéa 2, nous fixons la part de réduction sur le plan national et la part de réduction à l'étranger. C'est en fait une nouveauté contenue dans l'Accord de Paris: une partie peut être réalisée à l'étranger, mais il faut se fixer des objectifs nationaux. C'est un des grands enjeux qui ont donné lieu à toute une série d'e-mails envoyée aux membres de notre Parlement, enjeu qui, dans ce cas, consiste à savoir quelle est la part que nous voudrions réaliser sur le plan national.

Le Conseil fédéral propose 60 pour cent de l'objectif: 60 pour cent de 50 pour cent est égal à 30 pour cent réalisés en Suisse. La proposition de la minorité I (Schilliger) vise à ne pas fixer d'objectif: elle ne dit pas s'il faut faire plus ou moins à l'étranger, elle ne précise rien du tout. Elle a été rejetée par 13 voix contre 12. La proposition de la minorité III (Müller-Altermatt) vise à fixer un objectif plus élevé de 75 pour cent de la réduction réalisée en Suisse; elle a été rejetée par 13 voix contre 11 et 1 abstention.

Je ne m'arrête pas sur l'article 3 alinéa 3, qui fait l'objet d'une modification de forme par rapport au texte principal. Je veux juste dire un mot sur la proposition de la minorité II (Thorens Goumaz). Soutenue par le Conseil fédéral tout à l'heure, elle concerne la lettre c. Je suis étonné par ce soutien parce que cette lettre



c, prévoyant que les financements directs et indirects des émissions de gaz à effet de serre soient un des objectifs intermédiaires du Conseil fédéral, n'a pas obtenu, en commission, un soutien appuyé, puisqu'elle a été rejetée par 17 voix contre 8. En effet, en matière financière, la commission, qui en a souvent parlé, estime que ce serait surcharger le projet de révision de loi actuel que d'imposer un objectif en termes financiers qui n'a fait l'objet d'aucune consultation et dont les enjeux sont très difficiles à définir sur le plan matériel.

La commission vous encourage donc à rejeter cette proposition.

Ensuite, l'article 3 alinéas 5 et 6 font l'objet des propositions des minorités Bäümle et Genecand. Il s'agit de savoir quelles restrictions on veut apporter aux échanges de quotas d'émission et aux certificats nationaux ainsi qu'aux attestations internationales.

Deux les deux cas, nous vous encourageons à soutenir la majorité, qui suit le Conseil fédéral.

A l'article 3 alinéa 8, la commission a rejeté, par 18 voix contre 7, la proposition défendue par la minorité Jans.

A l'article 4, nous vous encourageons à suivre la majorité de la commission. La minorité Jans revient sur la dimension financière de nos échanges. La commission s'est opposée à cet ajout, et ce par 16 voix contre 8.

Aux articles 5 et 6, les définitions des attestations nationales et internationales sont précisées. Nous vous encourageons dans les deux cas à suivre la position de la majorité de la commission, les propositions de minorité étant soit plus restrictives – c'est le cas de la minorité Grunder –, soit plus laxistes – c'est le cas de ma minorité. Les propositions à l'origine de ces deux propositions de minorité ont été rejetées en commission. A l'article 7, la proposition de la minorité II (Müri) et celle de la minorité I (Bäümle) ayant été retirées, nous ne voterons pas sur cette disposition.

Enfin, la commission vous encourage à refuser l'introduction d'un article 7a, défendue par la minorité Vogler, une disposition qui n'est pas nécessaire dans le cadre de cette révision de la loi.

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, présidente): Faccio gli auguri di compleanno al signor Fathi Derder che compie gli anni oggi. Auguri! (*Acclamazioni*)

Siamo alla fine del dibattito sul blocco 1 e passiamo alle votazioni. Procederemo secondo l'ordine che è stato distribuito.

Art. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Imark, Brunner Toni, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann)

Abs. 1

Mit diesem Gesetz sollen die Treibhausgasemissionen, insbesondere die CO₂-Emissionen, die auf die energetische Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe zurückzuführen sind, vermindert werden. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit II

(Jans, Badran Jacqueline, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 1

... auf weniger als 2 Grad Celsius zu beschränken und die Finanzmittelflüsse in Einklang mit der angestrebten emissionsarmen Entwicklung zu bringen.

AB 2018 N 1960 / BO 2018 N 1960

Antrag der Minderheit III

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäümle, Fässler Daniel, Girod, Jans, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 1

... mit dem Ziel, einen Beitrag zu leisten,

a. den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst 1,5 Grad Celsius zu beschränken;

b. die Treibhausgasemissionen auf ein Ausmass zu reduzieren, das die Aufnahmefähigkeit von Kohlenstoffsenken nicht übersteigt.



Art. 1

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Imark, Brunner Toni, Knecht, Mürli, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann)

Al. 1

La présente loi vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier les émissions de CO₂ dues à l'utilisation énergétique des combustibles et carburants fossiles. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité II

(Jans, Badran Jacqueline, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 1

... soit inférieure à 2 degrés Celsius et de rendre compatibles les flux financiers avec le développement à faible émission visé.

Proposition de la minorité III

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäumle, Fässler Daniel, Girod, Jans, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 1

... fossiles; l'objectif est de contribuer:

- a. à ce que la hausse de la température mondiale soit sensiblement inférieure à 2 degrés Celsius et se limite si possible à 1,5 degrés Celsius;
- b. à ce que les émissions de gaz à effet de serre soient ramenées à une quantité qui ne dépasse pas la capacité d'absorption des puits de carbone.

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, présidente): La minoranza II (Jans) è stata ritirata.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17903)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 66 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17906)

Für den Antrag der Minderheit III ... 96 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 96 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Mit Stichentscheid der Präsidentin

wird der Antrag der Minderheit III angenommen

Avec la voix prépondérante de la présidente

la proposition de la minorité III est adoptée

Art. 2

Antrag der Kommission

...

f. internationale Bescheinigungen: Bescheinigungen über im Ausland nachweislich erzielte Verminderungen von Treibhausgasemissionen;

fbis. Senken: international anerkannte Kohlenstoffspeicher, die mehr CO₂ aufnehmen als abgeben;

g. Klimaschutz: die Gesamtheit der Massnahmen, die zur Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zur Erhöhung der Leistung von Senken beitragen und ...



Art. 2

Proposition de la commission

...

f. attestation internationale: toute attestation portant sur des réductions d'émissions de gaz à effet de serre vérifiables réalisées à l'étranger;

fbis. puits de carbone: tout réservoir de carbone reconnu au plan international qui absorbe davantage de CO₂ qu'il n'en rejette;

g. protection du climat: ensemble des mesures contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à augmenter les prestations des puits de carbone et visant à ...

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Mehrheit

Titel

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Der Bundesrat kann Ziele und Zwischenziele für einzelne Sektoren und fossile Brennstoffe festlegen. Dabei werden die Vorleistungen und das wirtschaftlich realisierbare Verminderungspotenzial berücksichtigt.

Abs. 3bis

Der Bundesrat legt die Verminderungsziele in Absprache mit den betroffenen Sektoren und unter Berücksichtigung des aktuellen Wissensstandes fest.

Abs. 4–7

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Page, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Titel

Verminderungsrichtwerte

Antrag der Minderheit

(Imark, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Wobmann)

Abs. 1

... höchstens 60 Prozent der Treibhausgasemissionen im Jahr 1990 betragen.

Antrag der Minderheit I

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Knecht, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 2

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 erfolgt mit Massnahmen im In- und Ausland.

Antrag der Minderheit II

(Bäumle, Jans, Semadeni)

Abs. 2

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 soll im Jahr 2030 zu mindestens 50 Prozent mit im Inland durchgeführten Massnahmen erfolgen.

Abs. 2bis

Für Massnahmen im Ausland ist ein erhöhter Faktor von mindestens zwei und maximal drei anzuwenden.



AB 2018 N 1961 / BO 2018 N 1961

Antrag der Minderheit III

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäumle, Jans, Marchand-Balet, Nussbaumer, Semadeni, Vogler)

Abs. 2

Die Verminderung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 1 soll zu mindestens drei Vierteln mit im Inland durchgeführten Massnahmen erfolgen.

Antrag Grossen Jürg

Abs. 2bis

Für Massnahmen im Ausland ist ein erhöhter Faktor von mindestens zwei und maximal drei anzuwenden.

Schriftliche Begründung

CO₂-Kompensationen im Ausland sind kostengünstiger als in der Schweiz, die Qualität der Massnahmen ist jedoch nicht gesichert. Um mit den gleichen finanziellen Mitteln mehr Emissionsreduktionen zu erzielen, soll daher ein Faktor für Auslandkompensationen von mindestens zwei und maximal drei angewendet werden. Dieser Faktor ist in jedem Fall sinnvoll. Nur so kann die Schweiz eine glaubwürdige und wirksame Klimapolitik betreiben. Ambitionierte Inlandkompensationsziele steigern die Schweizer Innovationskraft und ermöglichen eine kompetitive und exportfähige Cleantech-Wirtschaft. Auslandkompensationen mit Faktor entfalten mit den eingesetzten Mitteln eine bessere Wirkung und damit eine stärkere Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Antrag der Minderheit I

(Vogler, Badran Jacqueline, Bäumle, Fässler Daniel, Girod, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates, aber:

c. Indirekte sowie direkte Finanzierungen von Treibhausgasemissionen.

Antrag der Minderheit III

(Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Page, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 3

Der Bundesrat kann Richtwerte festlegen für:

...

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Badran Jacqueline, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Abs. 5

...

a. Streichen

b. ... Massnahmen: internationale Bescheinigungen und Emissionsrechte von Staaten oder Staatengemeinschaften mit vom Bundesrat anerkannten Emissionshandelssystemen.

Antrag der Minderheit

(Genecand, Bourgeois, Brunner Toni, Imark, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 6

... vereinbaren. Der Bundesrat stellt sicher, dass internationale Bescheinigungen, die zur Erreichung der Verminderungsziele eingereicht werden, vollumfänglich mitberücksichtigt werden.



Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Abs. 6bis

Ab 2025 muss die Schweizerische Nationalbank die Finanzmarktstabilitätsrisiken der Schweiz berücksichtigen, welche durch den Klimawandel ausgelöst werden.

Antrag der Minderheit

(Jans, Badran Jacqueline, Girod, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 8

Ab 2030 ist die Finanzierung der Suche und Erschliessung neuer Kohle-, Erdgas- oder Erdölvorkommen untersagt. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

Art. 3

Proposition de la majorité

Titre

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1

... de serre s'élèveront à 50 pour cent au plus de celles émises en 1990. Entre 2021 ...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs et des objectifs intermédiaires pour certains secteurs et pour les combustibles fossiles. Il prend alors en compte les prestations antérieures et les réductions potentielles économiquement réalisables.

Al. 3bis

La fixation des objectifs de réduction par le Conseil fédéral s'effectue en accord avec les secteurs concernés et prend en compte l'état actuel des connaissances.

Al. 4–7

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Page, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Titre

Valeurs indicatives de réduction

Proposition de la minorité

(Imark, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann)

Al. 1

... de serre s'élèveront à 60 pour cent au plus de celles émises en 1990.

Proposition de la minorité I

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 2

La réduction des émissions de gaz à effet de serre prévue à l'alinéa 1 est réalisée par des mesures prises en Suisse et à l'étranger.

Proposition de la minorité II

(Bäumle, Jans, Semadeni)

Al. 2

En 2030, au moins 50 pour cent de la réduction des émissions de gaz à effet de serre prévue à l'alinéa 1 doit être réalisée par des mesures prises en Suisse.



Al. 2bis

Un facteur plus élevé, soit de deux au minimum ou trois au maximum, doit être appliqué aux mesures prises à l'étranger.

AB 2018 N 1962 / BO 2018 N 1962

Proposition de la minorité III

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäumle, Jans, Marchand-Balet, Nussbaumer, Semadeni, Vogler)

Al. 2

Au moins les trois quarts de la réduction des émissions de gaz à effet de serre prévue à l'alinéa 1 doivent être réalisés par des mesures prises en Suisse.

Proposition Grossen Jürg

Al. 2bis

Un facteur plus élevé, soit de deux au minimum ou trois au maximum, doit être appliqué aux mesures prises à l'étranger.

Proposition de la minorité I

(Vogler, Badran Jacqueline, Bäumle, Fässler Daniel, Girod, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral, mais:

c. pour les financements directs et indirects des émissions de gaz à effet de serre.

Proposition de la minorité III

(Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Page, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir des valeurs indicatives:

...

Proposition de la minorité

(Bäumle, Badran Jacqueline, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Al. 5

...

a. Biffer

b. ... à l'étranger: les attestations internationales et les droits d'émission attribués par des Etats ou des communautés d'Etats disposant de systèmes d'échange de quotas d'émission reconnus par le Conseil fédéral.

Proposition de la minorité

(Genecand, Bourgeois, Brunner Toni, Imark, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 6

... groupes d'entreprises. Le Conseil fédéral garantit que les attestations internationales présentées pour atteindre les objectifs de réduction soient intégralement prises en considération.

Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nussbaumer, Semadeni)

Al. 6bis

A partir de 2025, la Banque nationale suisse doit tenir compte des risques que le changement climatique fait peser sur la stabilité des marchés financiers suisses.



Proposition de la minorité

(Jans, Badran Jacqueline, Girod, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 8

Le financement de la recherche et de l'exploitation de nouveaux gisements de charbon, de gaz naturel ou de pétrole est interdit à partir de 2030. Le Conseil fédéral règle les modalités.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17908)

Für den Antrag der Mehrheit ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 2 – Al. 2

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza II (Bäumle) è stata ritirata.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17909)

Für den Antrag der Minderheit I ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 95 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17911)

Für den Antrag der Minderheit I ... 110 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 82 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 2bis – Al. 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17912)

Für den Antrag der Minderheit II/Antrag Grossen Jürg ... 69 Stimmen

Dagegen ... 124 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Titel, Abs. 3 – Titre, al. 3

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17913)

Für den Antrag der Mehrheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17914)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17915)

Für den Antrag der Minderheit III ... 96 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 95 Stimmen

(2 Enthaltungen)



Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17917)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 6 – Al. 6

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17918)

Für den Antrag der Minderheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2018 N 1963 / BO 2018 N 1963

Abs. 6bis – Al. 6bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17919)

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Dagegen ... 128 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 8 – Al. 8

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17920)

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

Dagegen ... 137 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 4

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Treibhausgasemissionen vermindern oder die Senkenleistung erhöhen, namentlich in den Bereichen Umwelt, Energie-, Abfall-, Land-, Wald- und Holzwirtschaft, Strassenverkehr ...

Abs. 3

Bei der Ausgestaltung der Massnahmen werden unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Machbarkeit berücksichtigt.

Antrag der Minderheit

(Jans, Bäumle, Girod, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 2

... Wald-, Holz- und Finanzwirtschaft, Strassenverkehr ...

Art. 4

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Al. 2

... à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à augmenter l'effet des puits de carbone qui se fondent sur d'autres actes, notamment ceux qui régissent les domaines de l'environnement, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture, de l'économie forestière et de l'industrie du bois, de la circulation routière ...

Al. 3

La compétitivité et la faisabilité économiques sont notamment prises en compte dans la définition des mesures.

Proposition de la minorité

(Jans, Bäumle, Girod, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 2

... de l'économie forestière, de l'industrie du bois, du secteur financier, de la circulation routière ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17921)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 5

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 1bis

Wirtschaftliche Emissionsverminderungen werden nur angerechnet, wenn technische oder ökonomische Hemmnisse abgebaut werden.

Abs. 1ter

Als Emissionsverminderungen gelten auch Erhöhungen der Senkenleistung, insbesondere im Wald (biologische Sequestrierung) und in Holzprodukten.

Abs. 2

Das zuständige Amt regelt die Einzelheiten des Vollzugs.

Antrag der Minderheit

(Grunder, Badran Jacqueline, Bäumle, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Semadeni, Vogler)

Abs. 1quater

Maximal anrechenbar sind die weltweiten Netto-Emissionsverminderungen eines Projektes oder einer Massnahme.

Art. 5

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 1bis

Les réductions d'émissions rentables ne sont prises en considération que si des obstacles techniques et économiques sont éliminés.

Al. 1ter

Sont également considérées comme des réductions d'émissions les augmentations de la capacité des puits de carbone, en particulier dans la forêt (séquestration biologique) et dans les produits en bois.

Al. 2

L'office compétent règle les modalités d'exécution.

Proposition de la minorité

(Grunder, Badran Jacqueline, Bäumle, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Semadeni, Vogler)

Al. 1quater

Sont imputables au maximum les réductions d'émissions nettes à l'échelle mondiale d'un projet ou d'une mesure.



Abs. 1quater – Al. 1quater

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17924)

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

Dagegen ... 120 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 6

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Genecand, Bourgeois, Brunner Toni, Knecht, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Abs. 1

Im Ausland erzielte Emissionsverminderungen müssen die international oder multilateral festgelegten Anforderungen erfüllen, damit die für die Verminderungen ausgestellten internationalen Bescheinigungen in der Schweiz berücksichtigt werden. Der Bundesrat wahrt dabei die Kongruenz insbesondere mit Artikel 6 des Übereinkommens von Paris.

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

Der Bundesrat stellt sicher, dass völkerrechtliche, bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung von internationalen Bescheinigungen in ausreichendem Umfang abgeschlossen werden, damit der Bedarf für Kompensationen im Ausland abgedeckt werden kann.

AB 2018 N 1964 / BO 2018 N 1964

Antrag der Minderheit II

(Müller-Altermatt, Bäumle, Marchand-Balet, Vogler)

Abs. 2

...

a. ... nicht zustande gekommen, werden nur der Schweiz angerechnet und betreffen nur Treibhausgase oder Sektoren, die in die Landeszielsetzung des Verkäuferlandes einbezogen sind.

abis. Die Verminderungen müssen aus Ländern stammen, die sich selbst Reduktionsziele gesetzt haben, welche deutlich unter einem "Weiter wie bisher"-Emissionspfad liegen und als mehrjährige Emissionsbudgets definiert sind.

...

c. Erfüllt das verkaufende Land sein Reduktionsziel nach dem Transfer von Bescheinigungen in die Schweiz nicht mehr, müssen die Bescheinigungen durch solche aus einem anderen Land ersetzt werden. Der Bund verlangt hierzu Sicherheiten.

Art. 6

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Genecand, Bourgeois, Brunner Toni, Knecht, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Al. 1

Les réductions d'émissions réalisées à l'étranger doivent répondre aux exigences internationales ou multilatérales pour que les attestations internationales correspondantes soient prises en considération en Suisse. Le Conseil fédéral garantit la cohérence avec, en particulier, l'article 6 de l'Accord de Paris sur le climat.



Al. 2

Biffer

Al. 3

Le Conseil fédéral garantit que des accords internationaux, bilatéraux ou multilatéraux sur la reconnaissance mutuelle des attestations internationales soient conclus de manière suffisante pour permettre de couvrir les besoins en matière de compensation à l'étranger.

Proposition de la minorité II

(Müller-Altermatt, Bäumle, Marchand-Balet, Vogler)

Al. 2

...

a. ... des attestations internationales, ne sont prises en compte qu'en Suisse et ne concernent que les gaz à effet de serre ou les secteurs qui sont associés à l'objectif national du pays vendeur;
abis. elles doivent provenir de pays qui se sont fixé des objectifs de réduction sensiblement inférieurs à une courbe d'émissions qui correspondrait à la poursuite de la politique actuelle et qui sont définis en tant que budgets d'émissions pluriannuels;

...

c. si le pays vendeur n'atteint plus son objectif de réduction après le transfert des attestations en Suisse, celles-ci doivent être remplacées par des attestations provenant d'un autre pays. La Confédération exige des garanties en la matière.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17925)

Für den Antrag der Minderheit I ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17926)

Für den Antrag der Minderheit I ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 83 Stimmen

(6 Enthaltungen)

Art. 7

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Bäumle)

Abs. 1

Der Bund koordiniert die Massnahmen zur Vermeidung und Bewältigung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können.

Abs. 2

Er sorgt für die Erarbeitung und die Beschaffung von Grundlagen, die für die Ergreifung dieser Massnahmen notwendig sind.

Antrag der Minderheit II

(Müri, Brunner Toni, Imark, Knecht, Page, Rösti, Wobmann)

Streichen

Art. 7

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité I

(Bäumle)

Al. 1

La Confédération coordonne les mesures visant à éviter et à maîtriser les dommages causés à des personnes ou à des biens d'une valeur notable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Al. 2

Elle veille à l'élaboration et à l'obtention des bases nécessaires à la prise de ces mesures.

Proposition de la minorité II

(Müri, Brunner Toni, Imark, Knecht, Page, Rösti, Wobmann)

Biffer

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, présidente): Le proposte delle minoranze I (Bäumle) e II (Müri) sono state ritirate.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 7a

Antrag der Minderheit

(Vogler, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Titel

Grundsatz zur Verminderung bei hohen Treibhausgasemissionen

Text

Wer neue Anlagen mit hohen Treibhausgasemissionen errichten oder bestehende wesentlich ändern will, sorgt dafür, dass die Treibhausgasemissionen aus diesen Anlagen soweit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Art. 7a

Proposition de la minorité

(Vogler, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Titre

Principe de réduction en cas d'émissions élevées de gaz à effet de serre

Texte

Quiconque souhaite construire des installations générant des taux d'émission de gaz à effet de serre élevés ou modifier de manière importante des installations existantes veille à ce que les émissions de gaz à effet de serre de ces installations soient limitées dans la mesure où le permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, et pour autant que cela soit économiquement supportable.

AB 2018 N 1965 / BO 2018 N 1965

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17929)

Für den Antrag der Minderheit ... 76 Stimmen

Dagegen ... 115 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Block 2 – Bloc 2

Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen

Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich beantrage Ihnen mit meiner Minderheit, die beiden Artikel 8 und 9 zu streichen; dies aus folgenden Gründen:





Der Gebäudesektor hat im Bereich der Treibhausgase sein sektorielles Zwischenziel 2015 mit einer Reduktion von 26 Prozent übererfüllt. Dieser Bereich hat somit die grösste Treibhausgasreduktion seit 1990 erzielt und wurde vom Sektor Verkehr als grösster Emittent abgelöst. Dies war trotz eines Bevölkerungswachstums von 14 Prozent und eines Wohnflächenanstiegs von 26 Prozent in den vergangenen 15 Jahren möglich.

Mit der CO₂-Abgabe und den damit verbundenen Grenzwerten für den Bereich Gebäude und Industrie wird der Gebäudebereich bereits mittels zweier Statistiken in die Schranken gewiesen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb in Artikel 8 mittels einer weiteren Statistik nur der Gebäudebereich erfasst werden soll. Für die sektorielles Statistik der Treibhausgase wie auch für die Statistik zum CO₂-Ausstoss bestehen im Gesetz – und angekündigt auch in der Botschaft zu diesem Erlass – bereits diverse Zwischen- und Endziele für die Dekade 2021–2030. Mittels dieser Ziele lässt sich der Absenkpfad des Treibhausgasausstosses bereits genügend gut vorzeichnen und die Zielerfüllung einordnen. Es ist nicht einzusehen, weshalb allenfalls gerade der Gebäudesektor hier mit einem zusätzlichen Zwischenziel gegängelt werden soll.

Das Zwischenziel gemäss Artikel 8 in der Fassung des bundesrätlichen Entwurfes soll für die Jahre 2026/27 gesetzt werden, was kurz vor dem Endziel der Dekade 2021–2030 liegt. Ein Zwischenziel so kurz vor Ende dieser Dekade zu setzen ist meines Erachtens sinnlos. Anhand des Absenkpades kann jährlich kontrolliert werden, inwieweit die einzelnen Sektoren auf Kurs sind.

Mit den aktuellen und den geplanten Massnahmen der Kantone ist ein Absenksziel für den Gebäudebereich bis 2030 um 40 Prozent realistisch. Alle höher gesteckten Zielwerte sind utopisch und verkennen die langen Erneuerungszyklen, wie sie der Gebäudepark kennt. Wenn solch hohe Ziele gesteckt werden sollen, dann wohl einzig und alleine deshalb, um legitimiert weitere Massnahmen im Gebäudebereich beschliessen zu können. Allfällige Strafmassnahmen, wie den in Artikel 9 vorgeschlagenen Grenzwert des CO₂-Ausstosses pro Quadratmeter Wohnfläche, bereits jetzt, zehn Jahre vor Inkrafttreten der Massnahme, zu beschliessen wäre absolut verfrüht, insbesondere, da keine Not besteht. Im Gebäudebereich ist man auf Zielkurs. Dies bestätigt auch der vor zwei Wochen publizierte Bericht des BFE zur Zielerreichung der Energiestrategie 2050. Beim Endenergieverbrauch pro Kopf wurde bereits der Zielwert von 2020 erreicht. Der Verbrauch an Erdölbrennstoffen hat sich in den vergangenen 17 Jahren halbiert.

Die Gesetzgebung rund um den Gebäudebereich ist in der Hoheit der Kantone. Mit den Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich 2014 haben die Kantone bereits ein sehr enges Korsett für die kantonalen Energievorschriften geschnürt. Seitens Bund braucht es weder heute noch im Jahre 2027 oder 2030 subsidiäre Grenzwerte und Gebäudestandards. Die Kantone und der Markt regeln dies bereits.

Zudem werden mit den Artikeln 8 und 9 Eigentümer diskriminiert, welche die Möglichkeit nicht haben, grosse Sanierungsprojekte oder neue Heizungen zu finanzieren. Es trifft einmal mehr wieder die Kleinen. Es ist zu respektieren, dass gewisse Leute sich gewisse Investitionen aus unterschiedlichen Gründen aktuell und zukünftig nicht leisten können. Die Gründe mögen so vielseitig sein, wie es Häuser und Immobilien in der Schweiz gibt. Hier darf und sollte der Staat den Bürger nicht weiter bevormunden.

Imark Christian (V, SO): Übertriebene hoheitliche Ziele schränken die Freiheit und die Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger unnötig stark ein, zumal sie im Endeffekt kontraproduktiv sind. In der Kultur und in der Historie der Schweizerischen Eidgenossenschaft wurden Ziele stets mit der Stärkung der Eigenverantwortung erreicht und nicht mit übertriebenen hoheitlichen Verboten und Einschränkungen.

Die Bevölkerung in meinem Kanton, im Kanton Solothurn, hat eindrücklich gezeigt, dass übertriebene und willkürliche Ziele zu einer starken Ablehnung führen: Ein kantonales Energiegesetz wurde in meinem Kanton mit einem 70-prozentigen Neinstimmenanteil abgelehnt. Wird auch dieses Gesetz an der Urne versenkt, weil das Fuder im Parlament überladen wurde, haben Sie am Ende nichts erreicht. Hierfür muss jemand dann auch die Verantwortung tragen.

Die heutige Reduktionsleistung der Schweiz im Gebäudebereich ist ausreichend. Diese wird mit den bereits bestehenden Massnahmen erreicht. Wir bitten Sie darum, meinen Minderheitsantrag I zu unterstützen.

Girod Bastien (G, ZH): Bei diesem Block geht es um die Gebäude und darum, wie wir bei den Gebäuden den CO₂-Ausstoss und den Erdölverbrauch, den Verbrauch fossiler Energien reduzieren. Bei diesem Block kommt die beste Fassung vom Bundesrat. Der Entwurf des Bundesrates ist konsequent: Er nimmt die Kantone in die Pflicht. Darum geht es in Artikel 8: dass man sagt, die Kantone müssten vorwärtsmachen. Und das müssen sie, der Handlungsbedarf ist gross! Der Bundesrat sagt konkret: Der Ausstoss muss bis 2026/27 um 50 Prozent vermindert werden. Das ist eine richtige Forderung. Auch im internationalen Vergleich betrachtet ist die Forderung vergleichbar. Deutschland zum Beispiel sagt, bis 2030 müssten minus 66 Prozent erreicht werden.



Wir wissen auch, wenn wir den internationalen Vergleich anschauen: Die Schweiz ist bezüglich Gebäuden absolut im Hintertreffen. Wir haben noch einen Anteil von Erdölheizungen und Heizungen mit fossiler Energie, wie ihn wenige Länder aufweisen. Das hat mit dem Bestand zu tun. Beim Bestand der Gebäude machen wir diesbezüglich kaum Fortschritte. In Neubauten werden oft nicht Heizungssysteme mit fossilen Brennstoffen, sondern Wärmepumpen installiert. Aber bei den Altbauten kommen wir einfach nicht voran.

Das hat sicher auch mit einer starken Erdöllobby zu tun. Sie wissen ja, dass der Präsident der SVP, Herr Röstli, auch Präsident des Dachverbands der Brennstoffhändler in der Schweiz ist, der immer wieder auch Werbung macht. In dieser Werbung auf halben Seiten in den Zeitungen wird so getan, als ob Erdölheizungen gut fürs Klima wären. Offensichtlich verfängt diese Hirnwäsche. Denn wir haben die Problematik, dass beim Ersatz von Erdölheizungen – wenn es darum geht, eine Heizung zu ersetzen, also beim idealen Zeitpunkt, um auf ein Heizungssystem mit erneuerbarer, nichtfossiler Energie zu wechseln – in 94 Prozent der Fälle eine Heizung mit fossiler Energie installiert wird. Das heisst, es wird für die nächsten dreissig Jahre noch einmal auf ein System mit fossiler Energie gesetzt, obwohl wir wissen, dass wir gar nicht dreissig Jahre so weitermachen dürfen, und obwohl wir gleichzeitig bereits Technologien erforschen, wie man das CO₂ aus der Luft zurückholt. Sie müssen sich das vorstellen: Auf der einen Seite forscht man, wie man das CO₂ aus der Luft holt, auf der anderen Seite wird leichtsinnig eine neue Heizung mit fossiler Energie installiert, die weiterhin während dreissig Jahren CO₂ ausstösst.

Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit soll das bis 2030 so weitergehen. Wenn ich diese Anträge anschau, auch die zu Artikel 9, dann muss ich Ihnen sagen, dass man, wenn man 2030 noch einen Grenzwert von 20 Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter bei einer Wohnung hat, mit dem Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel) immer noch eine Gasheizung installieren kann. Da sagen wir Grünen: nein, besser keinen Grenzwert. Wir denken, dass die Erkenntnis schneller wächst, dass man hier mehr machen muss.

AB 2018 N 1966 / BO 2018 N 1966

Die Alternativen wären da. Es ist heute überhaupt nicht mehr notwendig, eine fossile Heizung zu installieren. Wenn man über die ganze Lebenszeit einer Heizung rechnet, sind die Alternativen auch wirtschaftlich. Das Problem ist, dass viele nicht so weit rechnen. Wenn man nur die Installationskosten anschaut, sieht man, dass die fossilen Systeme günstiger sind. Aber die haben nachher die viel höheren Kosten, und diese Kosten werden noch zunehmen. Wenn man über längere Zeit rechnet, dann ist z. B. eine Wärmepumpe günstiger. Deshalb geht es hier auch darum, Kosten für die Haushalte zu senken. Ein Haushalt, der sein Heizungssystem wechselt, zahlt kurzfristig mehr; langfristig ist er aber weniger abhängig und hat tiefere Kosten. Von dem her ist es wichtig, das so zu machen, gerade wenn man bedenkt, dass 78 Prozent der Haushalte gar nicht erst prüfen, ob es eine Alternative zu ihrer fossilen Heizung gibt, und einfach sozusagen blind den einen fossilen Brenner durch einen anderen fossilen Brenner ersetzen.

Da sehen Sie das enorme Potenzial, wenn wir hier mehr machen, wenn wir hier die Haushalte darauf hinweisen, zumindest zu prüfen, was man noch machen könnte. Das Potenzial ist riesig. Nordische Länder sind bereits bei 100 Prozent nichtfossilen Heizungen – und wir machen hier einfach nicht vorwärts! Deshalb sollte man mindestens beim Entwurf des Bundesrates bleiben. Eigentlich sollte man noch darüber hinausgehen und mehr machen.

Ich bitte Sie aber, mindestens dem Bundesrat zu folgen.

Fässler Daniel (C, Al): Ich begründe gerne meine Minderheit zu Artikel 9. Diese entspricht eins zu eins dem Vorschlag, den die Konferenz der kantonalen Energiedirektoren der vorberatenden Kommission als Alternativvorschlag zur Vorlage des Bundesrates unterbreitet hat. Sie alle wurden durch diese Konferenz gebeten, in diesem Punkt meine Minderheit I zu unterstützen. Ich erkläre Ihnen gerne warum.

Vorweg das Wichtigste: Gemäss Artikel 89 Absatz 4 unserer Bundesverfassung sind für Massnahmen, die den Verbrauch von Energie in Gebäuden betreffen, in erster Linie die Kantone zuständig. Die Kantone kommen diesem Auftrag unter anderem mit Mustervorschriften im Energiebereich (Muken) nach, die jeweils innert fünf Jahren in das kantonale Recht überführt werden sollen. Der Antrag der Mehrheit, wonach der Bundesrat bei Verfehlung des Ziels gemäss Artikel 8 der Bundesversammlung die Einführung eines Gebäudestandards beantragen kann, missachtet diese verfassungsrechtliche Kompetenznorm.

Ich ersuche Sie aber auch aus inhaltlichen Gründen, die Mehrheit abzulehnen und meiner Minderheit I zu folgen. Diese berücksichtigt sowohl die angestrebte Steigerung der Energieeffizienz als auch das Ziel einer sukzessiven Reduktion der CO₂-Emissionen. Mit der vorgeschlagenen Staffelung der CO₂-Grenzwerte, beginnend bei einem Ausstoss von maximal 20 Kilogramm CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro Quadratmeter Energiebezugsfläche, wird ein technisch, zeitlich und politisch machbarer Absenkpfad festgelegt. Dies steht im



Gegensatz zum Antrag der Minderheit III (Jans) sowie zum Einzelantrag Guhl.

Mein Antrag unterscheidet, anders als die Vorlage des Bundesrates, nicht zwischen Wohn- und Dienstleistungsbauten beziehungsweise Gewerbebauten. Dieser Ansatz wurde von allen anderen Minderheiten übernommen. Das Gleiche gilt für den Vorschlag, dass der CO₂-Grenzwert in Zehnjahresschritten verschärft werden soll. Dies ist vernünftig, da damit auf den Zehnjahresrhythmus der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich Rücksicht genommen wird. Die gestaffelte Verschärfung der CO₂-Grenzwerte geht somit einher mit der vorgesehenen gestaffelten Verschärfung der kantonalen Energievorschriften.

Ebenfalls von allen anderen Minderheiten übernommen wurde der Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu geben, die Berechnungsweise zu definieren, ihn aber auch zu verpflichten, dabei das Standortklima zu beachten. Das Gleiche gilt für die Delegation der Kompetenz an den Bundesrat, in bestimmten Fällen reduzierte Anforderungen vorzusehen.

Ich ersuche Sie, meiner Minderheit I und damit dem Vorschlag der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren zu folgen.

Jans Beat (S, BS): Ich vertrete die Minderheit III zu Artikel 9. Um was geht es? Es geht um einen ganz wichtigen Hebel im CO₂-Gesetz, nämlich um die Altbauten. Um was geht es auch noch? Es geht um eine Massnahme, bei der die sogenannten kleinen Leute sparen können, wenn Sie sie unterstützen. Es geht nämlich um die Nebenkosten, die diese Leute haben, wenn sie in einer Mietwohnung sind und ihr Hausbesitzer eine neue Ölheizung einbaut.

Aus ökologischer Sicht ist eine neue Ölheizung in einem alten Haus ein völliger Blödsinn: erstens, weil es längst Alternativen gibt, und zweitens, weil man den Mietern damit hohe Nebenkosten aufbürdet, die die Mieter übernehmen müssen. Wir haben also ökologisch ein grosses Potenzial auf der einen Seite und auf der anderen Seite eine sinnvolle Möglichkeit, die Kosten für die kleinen Leute zu senken. Das ist zukunftsfähige Umweltpolitik.

Das Einzige, was sie brauchen, sind klare Vorgaben des Bundes. Diese fordern wir hier mit diesem Minderheitsantrag. Der Bundesrat wollte ja, dass, wenn die Kantonsziele nicht erreicht werden, scharfe Emissionsvorschriften auch für Altbauten kommen. Emissionsvorschriften treten aber nur dann in Kraft, wenn man eine Heizung ersetzen muss. Man muss also nicht von einem Tag auf den anderen sein Haus sanieren. Vielmehr gibt es dann, wenn die Heizung ersetzt werden muss, Vorschriften, dass die ökologisch günstigste oder zumindest eine günstigere Variante zu wählen ist. Das ist ein absolut sinnvoller Ansatz.

Der Bundesrat hat eben gesagt: "Wir warten auf die Kantone, darauf, ob sie die Ziele erreichen können oder ob sie sie nicht erreichen können." Wir sagen: Das macht keinen Sinn. Das ist maximale Planungsunsicherheit, wenn man nicht weiss, was in Zukunft gilt. Als Hausbesitzer muss man doch wissen, auf was man sich einstellen muss, z. B. bis 2026. Was passiert dann, wenn man eine neue Heizung braucht? Aber diese Sicherheit haben wir eben nicht, auch nicht mit dem Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel). Wir haben wirklich eine maximale Planungsunsicherheit: keine Ahnung, was dann tatsächlich in Zukunft gilt.

Es wäre viel besser, hier Klarheit zu schaffen – mit einem entsprechenden Vorlauf selbstverständlich, damit sich alle darauf einstellen können. Das ist sinnvolle Umweltpolitik. Wir verlangen, dass ab 2025 die Regel gilt, dass bei einem Heizungsersatz ein CO₂-Emissionsgrenzwert eingehalten wird. Das heisst, man muss entweder eine sinnvollere Heizung einsetzen oder dann eben das Haus sehr gut sanieren und dämmen. Unser Antrag hat wirklich ein grosses Potenzial: 300 000 Tonnen CO₂-Einsparungen im ersten Jahr, schätzen wir, und dann kommen jedes Jahr noch 300 000 Tonnen dazu. Das gibt dann bis ins Jahr 2030 etwa 6 Millionen Tonnen CO₂-Einsparungen – und erst noch günstigere Nebenkosten für die Mieterinnen und Mieter! Das ist ein sinnvoller Weg.

Die Massnahme, welche die Minderheit I (Fässler Daniel) will, bringt bis 2030 überhaupt keine Einsparung, aber eine grosse Unsicherheit. Niemand weiss dann tatsächlich, was er machen muss.

In diesem Sinn bitte ich Sie, meine Minderheit III zu unterstützen. Ich habe allerdings jetzt gemerkt: In diesem Rat kann man keinen griffigen Klimaschutz machen. Sie interessieren sich auch nicht wirklich für die Ausgaben der kleinen Leute. Sonst würden Sie mich hier unterstützen. Sie machen einfach die Politik von Swissoil und Economiesuisse. Deshalb versuche ich wenigstens, den Einzelantrag Guhl zu retten. Er fordert weniger ambitionöse Grenzwerte, aber er schafft auch Rechtssicherheit und besagt, dass ab 2026 ein Standard gilt, wenn eine Ölheizung ersetzt werden muss.

In diesem Sinn hoffe ich auf Ihre Vernunft und dass Sie dem Einzelantrag Guhl zustimmen. Meinen Minderheitsantrag ziehe ich zurück.

Schilliger Peter (RL, LU): Kollege Jans, ich erlaube mir, eine inhaltliche Klärung einzufordern: Ihre Forderung



geht

AB 2018 N 1967 / BO 2018 N 1967

dahin, dass die Muken umgesetzt werden. Trifft es zu, dass, wenn wir hier im Bundesgesetz Vorgaben zum Gebäudebereich machen, diese dann in den Kantonen nachvollzogen werden müssen, ansonsten aber keine Wirkung hätten?

Jans Beat (S, BS): Herr Schilliger, ich bin einigermaßen schockiert über diese Frage, denn wir haben die ganze Sache relativ detailliert in der Kommission diskutiert. Selbstverständlich, das ist ja ein nationaler Gebäudeemissions-Grenzwert, den wir festlegen – immer für diese Gebäude, bei denen die Ölheizung ersetzt werden muss. Das gilt dann in der ganzen Schweiz, und selbstverständlich gilt das dann auch für alle Kantone. Ich weiss nicht, was diese Frage soll.

Wobmann Walter (V, SO): In diesem Block 2 geht es auch um die Fahrzeuge, also nicht nur um die Gebäude. In Artikel 10 Absätze 1 und 2 geht es um die Zielwerte für Personenwagen und Lieferwagen. Hier vertrete ich eine Minderheit, aber diese Minderheit entspricht der Haltung des Bundesrates. Das kommt bei mir ja nicht jeden Tag vor, aber es ist heute so.

Bei den Absätzen 3 und 4 von Artikel 10 beantrage ich, diese zu streichen, denn die Messmethoden für die Fahrzeuge macht bekanntlich die EU. Diese Fahrzeuge werden ja auch in die Schweiz importiert. Die Schweiz stellt keine Fahrzeuge her. Somit macht es auch keinen Sinn, dass der Bundesrat die Messmethoden festlegt oder auch noch ändert.

In Artikel 12 ist Absatz 2 so anzupassen, dass der Bundesrat für die von der EU noch zu definierenden Ziele ab 2025 eine Einberechnung der gesamteuropäischen Flottenwerte der Hersteller vornimmt. Eine isolierte Inselösung für die Schweizer Importeure macht im Kontext eines gesamteuropäischen Vorgehens zur Absenkung des CO₂-Ausstosses keinen Sinn. Denn CO₂ kennt bekanntlich keine Grenzen. Deshalb sollen die Zielvorgaben für Fahrzeughersteller beziehungsweise einzelne Marken eingeführt werden, die für ganz Europa gelten. Die Nicht-EU-Staaten Norwegen und Island machen es vor und werden in den entsprechenden CO₂-Flotten Europas mit einberechnet. Deshalb sollte sich der Bundesrat in Abstimmung mit der EU um eine entsprechende An- bzw. Einberechnung der EU-Flottenwerte pro Hersteller, pro Marke bemühen und diese in die neuen Ziele ab 2025 einführen.

Ich beantrage, Artikel 17 Absatz 8 zu streichen. Die Veröffentlichung der einzelnen Flottenwerte pro Importeur und Emissionsgemeinschaft bringt keinen Mehrwert. Sie bedeutet lediglich zusätzlichen bürokratischen Aufwand für die Verwaltung und sorgt sonst eher noch für Verwirrung. Auch aus Sicht des Konsumenten bieten die Vollzugsresultate kaum einen Mehrwert. Denn der Wert des einzelnen Fahrzeuges ist ausschlaggebend für den Kaufentscheid, nicht der Flottenwert einer Marke; das spielt in diesem Sinne keine Rolle. Aus diesen Gründen ist die Veröffentlichung nach einzelnen Importeuren und Emissionsgemeinschaften zu ersetzen durch die heute übliche und bewährte Veröffentlichung des Gesamtdurchschnittes und der Höhe an bezahlten CO₂-Sanktionsbeiträgen. Da dieser Punkt aber bereits in der CO₂-Verordnung, Artikel 36 Absatz 3, geregelt ist, kann hier auf Artikel 17 Absatz 8 des CO₂-Gesetzes gänzlich verzichtet werden.

Ich bitte Sie daher, all diesen Minderheiten zuzustimmen.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Dans ma proposition de minorité à l'article 10 alinéa 1bis, je demande qu'à partir de 2030, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois soient limitées à 20 grammes de CO₂ par kilomètre et par an en moyenne.

A ce stade, le projet de révision de la loi ne contient aucune prescription pour 2030 dans le domaine automobile, bien que l'Union européenne débatten déjà des exigences qui seront fixées à cette date. On m'a reproché de vouloir aller trop vite en fixant aujourd'hui déjà une nouvelle valeur moyenne à atteindre à cette échéance. Je pense, au contraire, qu'il est important dans ce domaine d'anticiper. En effet, nous donnons ainsi de précieuses indications au marché quant à la direction à prendre et au rythme de la transition que nous prévoyons vers un parc automobile respectueux du climat. Les constructeurs de véhicules et, pour ce qui concerne la Suisse, les importateurs, ont ainsi le temps de s'adapter en développant une offre adéquate.

Aujourd'hui déjà, des voitures fonctionnant sans énergie fossile existent sur le marché. Il s'agit des voitures électriques qui, si elles sont chargées avec de l'électricité produite en utilisant des énergies renouvelables, bénéficient d'un bilan écologique global bien meilleur que les voitures à essence, selon de nombreuses études dont une étude récente de l'Empa. A ce stade, les modèles haut de gamme sont tout à fait compétitifs en comparaison avec des modèles à essence du même niveau. Par contre, l'offre doit encore être développée dans les modèles moyen de gamme et surtout les plus abordables, en dessous de 20 000 francs. Ce processus de



développement est en cours et la plupart des marques automobiles y travaillent, certaines ayant même annoncé qu'elles se concentreraient désormais sur les véhicules en partie ou totalement électriques. Par ailleurs, l'infrastructure de recharge doit être notablement renforcée. En fixant un objectif, tel que je le propose pour 2030, on donne une incitation forte dans ce sens, en particulier à l'intention des cantons et des communes.

Un certain nombre de pays vont plus loin que ce que je propose, en prévoyant purement et simplement d'exclure l'immatriculation de nouvelles voitures à essence à partir d'une certaine date. C'est notamment le cas des Pays-Bas et de la Norvège, qui envisagent d'imposer une telle mesure dès 2025 déjà. En Norvège, précisons-le, 47 pour cent des nouvelles voitures sont déjà électriques.

Ma proposition n'interdit aucune technologie et offre ainsi plus de flexibilité, en admettant encore une faible quantité d'émissions de CO₂ moyenne pour les nouvelles voitures. Ceci permet de n'exclure aucun type de motorisation à l'horizon 2030. Il est cependant clair que pour atteindre un tel objectif, une grande partie des nouveaux véhicules immatriculés devront être électriques. Dans douze ans, l'offre en la matière aura explosé, et cela ne posera plus de problème. Mais il pourra rester un certain pourcentage de véhicules fonctionnant en partie ou totalement aux énergies fossiles, pour autant qu'ils soient efficaces.

Lorsqu'il existe une alternative technologique propre et qui fonctionne bien, il faut à un moment donné cesser de mettre sur le marché de nouvelles installations ou produits relevant de technologies dépassées, inefficaces ou polluantes. Nous avons pris des mesures de ce type dans plusieurs autres domaines, notamment pour les ampoules électriques ou même les centrales nucléaires. Avec ce système, les modèles anciens qui sont déjà sur le marché ne sont pas interdits. Ils disparaissent simplement à la fin de leur usage. La mesure que je propose permettrait, pour le domaine de la mobilité, de tendre à la neutralité carbone vers 2050. C'est, rappelons-le, indispensable si nous voulons appliquer l'Accord de Paris.

La Suisse, qui ne produit pas d'automobiles, peut se permettre d'être ambitieuse en la matière. Nous n'avons pas sur notre territoire, comme certains de nos voisins, une industrie que l'on pourrait vouloir protéger contre des évolutions trop rapides ou dont le lobbying freinerait nos efforts. Nous devons saisir cette chance.

Avancer avec les prescriptions offre enfin un avantage conséquent pour les automobilistes eux-mêmes. Comme nous le verrons dans le bloc suivant, il est prévu d'augmenter la part des émissions de CO₂ qui devra être compensée par les importateurs. Cela entraînera une augmentation du prix de l'essence. En exigeant que le marché "réponde" à cette pression en offrant des véhicules ne consommant plus ou presque plus d'agents énergétiques d'origine fossile, nous permettons aux automobilistes d'échapper à la hausse du prix de l'essence tout en ménageant le climat.

Quand les solutions existent, il faut aller de l'avant; je vous remercie dès lors pour votre soutien.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Wir sind hier bei Artikel 11, einem Artikel, der dann auch bereits die ersten Auswirkungen beinhalten sollte. Bei Artikel 3, wo wir ja beschlossen haben, der Minderheit Bourgeois zu folgen, geht es um Richtwerte. Deshalb müsste dieser Artikel dann in einer späteren Runde

AB 2018 N 1968 / BO 2018 N 1968

analog zu Artikel 3 entsprechend umgestaltet werden, weg von den Zielbegriffen hin zu den Richtwerten. Dies als einführende Bemerkung dazu.

Bei den Zielen respektive neu den Richtwerten, die uns hier vorliegen, haben wir eine gewisse Problematik. Wir haben jetzt Ende 2018, und die Richtwerte im Automobilbereich beziehen sich gemäss Artikel 10 auf die Jahre 2021 bis 2024. Es ist aber in Absatz 1 dennoch die Rede davon, dass man auch noch sogenannte Zwischenziele festlegen soll. Ich denke, dass es – wenn man die Zeitachse sieht – praktisch keine Zeit mehr gibt, in der Zwischenziele überhaupt Sinn machen. Aufgrund der Zeit wird es überhaupt keine Möglichkeit mehr geben, irgendwelche Zwischenziele in diesem Sektor einzuführen. Ich bin selber Maschinenbauingenieur. Wenn Sie sich die Entwicklungszyklen von Automobilen vor Augen führen, wonach es bis zu fünf Jahre dauern kann, bis ein neues Modell mit einer komplett neuen Technologie auf dem Markt ist, dann muss man sich schon die Frage stellen, welche Zwischenziele man in einem Land einführen will, das selber keine Automobile produziert. Das hat ja auch meine Vorrednerin, Frau Thorens Goumaz, bestätigt. Von daher muss man sich wirklich die Frage stellen, was das überhaupt bringt.

Das klare Commitment von unserer Seite ist dieses 95-Gramm-Richtwertziel von 2021 bis 2024 bei Personwagen respektive 147 Gramm bei Lieferwagen. Aus diesen Gründen ist es wesentlich einfacher, wenn man Artikel 11 Absatz 1 und entsprechend auch den Bezug darauf bei Artikel 12 Absatz 1 streicht, damit diese Zwischenziele, die wirklich keine Geltung mehr haben, weg sind.

Ich habe noch die Minderheit I bei Absatz 2 und die Minderheit bei Absatz 3 in Bezug auf die Bestimmung des Ausschlusses von gewissen Fahrzeugkategorien zu vertreten. Bei diesen Fahrzeugkategorien kann man



durchaus dem Bundesrat folgen. Aus diesen Gründen würde ich, Frau Bundesrätin, die Anträge meiner Minderheit I bei Artikel 11 Absatz 2 und meiner Minderheit bei Artikel 11 Absatz 3 zurückziehen. Ich fordere Sie auf, zu bestätigen, dass diese Fahrzeugkategorien – basierend einerseits auf dem heutigen Gesetz und basierend andererseits auf dem Gesetz, das wir jetzt beschliessen werden – auf der Grundlage des bundesrätlichen Textes mit der Kann-Formulierung dann auch wirklich ausgenommen werden können, wenn die Zielwerte respektive die Richtwerte sich als zu ambitioniert erweisen.

Frau Bundesrätin, ich möchte hier einfach die Bestätigung von Ihnen, dass auch mit der Kann-Bestimmung die entsprechenden Fahrzeugkategorien entlastet werden können. Ich denke, das machen Sie ja heute schon mit dem entsprechenden Gesetz. Aus diesem Grund ziehe ich meine Minderheit I bei Absatz 2 und meine Minderheit bei Absatz 3 zurück.

Schilliger Peter (RL, LU): Der CO₂-Ausstoss der Mobilität ist zu hoch, da gibt es nichts schönzureden, das ist eine Tatsache. Der Ausstoss liegt heute gegenüber 1990 rund 3 Prozent höher als damals, und wenn wir diese Gesamtemissionsreduktion von 50 Prozent erreichen müssen, braucht es in der Mobilität einen gewaltigen Ruck. Da sind wir uns alle einig – und dann ist die Frage, wie wir das erreichen. Ein Teil dieser Bewegung wird über die Kompensationsentschädigung gemacht, die wir dann später diskutieren. Der zweite Teil ist die Effizienz: Wie werden diese Fahrzeuge effizienter im Verbrauch?

Meine Minderheiten, es sind insgesamt drei, zielen eigentlich darauf ab, dass wir die heutigen Spielregeln, die Spielregeln der EU, einhalten: dass wir einerseits in der Schweiz keinen Sonderweg gehen und dass andererseits Versprechen, die den Importeuren von Auto Schweiz gemacht wurden, auch eingehalten werden. Das wäre also eine wirklich verlässliche Politik, in dem, was wir dann auch tätigen.

Bei meiner ersten Minderheit zu Artikel 11 Absatz 2 schlage ich vor, dass wir diesen Absatz so lassen, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat. Die Frau Bundesrätin ist leider nicht da, denn sie würde Freude daran haben, dass ich die bundesrätliche Politik unterstütze. Ich kann auch inhaltlich etwas dazu sagen. Es gibt ja diese Liste und die Verbindlichkeit mit Auto Schweiz und mit den Importeuren. Dieses Gesetz wird vermutlich im Jahre 2021 in Kraft treten. Dort ist der Unterschied zwischen der EU und der Schweiz nur noch der, dass wir im Jahr 2021 genau 90 Prozent der Umsetzung sichergestellt haben wollen. Ab 2022 sind wir dann deckungsgleich, auch mit den heutigen Vereinbarungen. Die Differenz zur Fassung der Mehrheit liegt also nur darin, dass wir im Jahr 2021 keine Übergangsbestimmung hätten.

Zu Artikel 11 Absatz 4: Dort geht es um das genau Gleiche. Wir wollen die Regelung, wie sie der Bundesrat vorschlägt, während die Kommissionsmehrheit beantragt, diese Bestimmung – "Er berücksichtigt die Regelungen der Europäischen Union" – zu streichen. Ich kann nicht nachvollziehen, wie man diese Bestimmung streichen könnte. Wir befinden uns im Umfeld der industriell geprägten EU. Vermutlich 75 Prozent aller Autos, die hier verkehren, werden in der EU produziert, auch solche, die einen fernöstlichen Namen haben. Diese Länder geben vor, nach welchen konstruktiven Vorgaben eine Wagenflotte gebaut wird. Wenn wir uns hier nicht anschliessen und hier nicht die gleichen Spielregeln wie die EU wählen, dann machen wir etwas falsch. In diesem Licht betrachtet, ist auch hier die Unterstützung des bundesrätlichen Entwurfes sehr wichtig.

Nun noch zu Artikel 13 Absätze 2bis und 3: Bei Artikel 13 Absatz 2bis hat die Kommissionsmehrheit eine neue Formulierung definiert, wonach Importeure und Hersteller sämtliche Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen lassen können. Sie müssen dies allerdings vor Beginn des betreffenden Jahres anmelden. Man nimmt also diese speziellen Fahrzeuge aus der Gesamtrechnung der Flotte heraus und betrachtet sie separat. Auch dies entspricht nicht den Regeln, wie sie die EU hat. Die EU will ebenfalls erreichen, dass für eine Flotte der Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer gilt. In der Schweiz gibt es einen Überhang bei den 4x4-Fahrzeugen. Wir haben ein Konsum-, ein Luxusproblem, da wir uns Fahrzeuge in einer grossen Menge leisten können, wie man sich dies in ganz Europa nicht leisten kann. Obschon es hier zu viele 4x4-Fahrzeuge oder SUV, also Geländewagen, gibt, müssen auch wir den Gesamtwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer erreichen.

Wenn wir hier nicht einen Mix zulassen, wie ihn die Importeure haben wollen, indem sie einen Teil an Elektrofahrzeugen oder Kleinautos anbieten müssen, schaffen wir eigentlich eine neue, eigene Berechnungsart, die nur die Schweiz kennt. Von Swiss Finish habe ich heute Vormittag schon einmal gesprochen. Auch hier hätten wir erneut eine Swiss-Finish-Lösung, was einfach keinen Sinn machen würde: Wir können nicht eine eigene Welt generieren.

Besten Dank für die Unterstützung meiner Minderheitsanträge!

Nussbaumer Eric (S, BL): Ich äussere mich zum Antrag meiner Minderheit in Artikel 12 Absatz 3.

Sie wissen es alle in diesem Saal, und auch Herr Schilliger hat es bestätigt: Unsere fossile Mobilität ist das



grösste Tabu in unserer Klimaschutzpolitik. Der Bundesrat fürchtet sich vor den Klimaleugnern und vor der Autolobby. Er macht daher im Mobilitätsbereich wenig oder lieber gerade gar nichts mehr. Das höchste der Gefühle ist, dass wir im Gesetz die technischen Entwicklungen in der Europäischen Union bei den Fahrzeugemissionen abbilden und die Emissionen teilweise kompensieren. Aber wir kompensieren sie nur ein wenig, weil sonst die FDP auch wieder nicht mehr mitmacht. Frau Bundesrätin, Sie haben in der Klimapolitik vieles richtig gemacht, aber im Verkehrsbereich hat der Bundesrat den richtigen Weg noch nicht gefunden. Ich bedaure das sehr, und ich denke, Sie wahrscheinlich auch.

Nun wissen wir: Der Volkswagenkonzern will bis 2023, also innerhalb von fünf Jahren, knapp 44 Milliarden in die Elektromobilität, in autonomes Fahren, in neue Mobilitätsdienste sowie in die Digitalisierung von Fahrzeugen und Werken investieren. Es ist absehbar, dass die Automobilindustrie mit ihrer Innovationsgeschwindigkeit auch klimaschutzrelevante Technologien wie die Elektromobilität rasch in die Umsetzung führen will. Aber mit diesem Gesetz, mit dem wir für die nächsten zehn Jahre die Mobilität in Richtung mehr Klimaverträglichkeit steuern sollten, bleiben wir bei diesem Thema bei einem zögerlichen Erbsenzählen. Nichts wird für die Stärkung der

AB 2018 N 1969 / BO 2018 N 1969

Elektromobilität getan, nichts für ein Vorangehen in eine fossilärmere Mobilitätszukunft – es ist eine verpasste Chance.

Wenn Sie aber bei Artikel 12 Absatz 3 meinem Minderheitsantrag zustimmen, geben Sie zumindest dem Bundesrat den Auftrag, dies noch einmal genau anzuschauen, wenn er die strategischen Ziele in der Klimaschutzpolitik überprüfen muss. Andere Länder haben deklariert, dass ab dem Jahr 2040 keine fossilbetriebenen Personenwagen mehr in Verkehr gebracht werden sollen. Der Bundesrat hat dazu noch nie Stellung genommen. Aber mit der periodischen Berichterstattung sollte er jetzt gesetzlich darauf verpflichtet werden, dies nachzuholen – also 2025, in sieben Jahren.

Wer den Klimaschutz ernst nimmt, kann die Mobilität nicht fossil einfach so weiterlaufen lassen. Wir brauchen leider irgendwann eine Beschränkung der fossilen Mobilität. Dies wäre viel gescheiter, als nichts zu machen und dann jedes Jahr viel Geld für die Reparatur von Klimaschäden auszugeben. Weil der weltgrösste Automobilkonzern das schon verstanden hat, sollten wir diese Akteure mit entsprechenden klaren politischen Signalen unterstützen und eine umweltfreundliche, fossilärmere Mobilität voranbringen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, geschätzte Frau Bundesrätin: Sie werden 2025 diesen Bericht nicht mehr verantworten müssen, aber heute könnten Sie für den Bundesrat noch eine klimarelevante Ansage machen und die Berichterstattung für die fossilärmere Mobilität in der Schweiz auf 2025 ankündigen. Das ist keine grosse Sache, aber immerhin etwas, geschätzte Frau Bundesrätin.

In diesem Sinne bitte ich den Bundesrat und meine Kolleginnen und Kollegen, diesen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Ich werde ausser zu meiner Minderheit zu Artikel 16 auch zu Block 2 sprechen. Das ist ein wichtiger Block. Hier können Sie heute noch Massnahmen beschliessen, damit dieses Gesetz überhaupt noch Sinn macht.

In den Artikeln 8 und 9 geht es um den Gebäudesektor. Dort ist es unverständlich, dass man überhaupt keine ehrgeizigeren Ziele in dieses Gesetz schreiben will. Hier geht es nicht nur um Klimaschutz, hier geht es primär auch um Arbeitsplätze, um Gewerbe, um Innovation für die Schweiz. Wer hier im Gebäudesektor, wo man den CO₂-Ausstoss problemlos, ohne Komforteinbusse, deutlich reduzieren und bis unter null setzen kann – wie ich das privat auch selber gemacht habe –, gegen Massnahmen spricht, der hat die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt. Wir werden hier also die Massnahmen unterstützen, die notwendig sind, insbesondere mit dem Einzelantrag Guhl. Er stellt ein Kompromissangebot an die Kantone dar, die mit der Bundesratsvariante nicht so gut leben können – obwohl die Bundesratsvariante sachlich durchaus richtig wäre.

Dann zum Verkehr: Der Verkehr ist der Bereich, in dem in den letzten Jahren bezüglich CO₂ am wenigsten – zu wenig – passiert ist. In Artikel 10 geht es nur darum, dass die Mehrheit Ihnen beantragt, das weiterzuführen, was Sie in der Energiestrategie beschlossen haben. Dort auf die Variante des Bundesrates oder sogar die der Minderheit Wobmann zu gehen würde heissen, dass wir den Volksentscheid zur Energiestrategie bezüglich der Fahrzeugziele abschwächen würden, und zwar auf dem Papier.

Beim Verkehr kommt noch dazu, dass das, was wir in dieses Gesetz schreiben, letztlich ein faktischer "CO₂-Bschiß" ist. Statt dass der Papierwert um 43 Prozent und auch real der CO₂-Ausstoss bei den Fahrzeugen in den letzten acht bis zehn Jahren um 43 Prozent reduziert wurde, wurden in der Realität nur 10 Prozent reduziert. Faktisch wurde hier einfach durch den "Bschiß" bei der Messmethode mit den Fahrzeugzyklen das



CO2 "rausgerechnet", nicht reduziert.

Bei Artikel 10 Absätze 3 und 4 bitte ich Sie, bei der Mehrheit zu bleiben. Dort geht es darum, dass der Bundesrat hier, wenn die EU einen neuen Zyklus einführt, der näher an der Realität ist, und später – was das Ziel sein muss – in den Real-Drive-Prozess geht, Anpassungen vornehmen kann. Das Ziel, dass eine Reduktion von CO2 stattfindet und dass ein "Bschiiss" bei den Anpassungen an die realen Messwerte nicht möglich ist, wird mit den Absätzen 3 und 4 einerseits ermöglicht und andererseits gesichert. Der Bundesrat erhält die Kompetenz, aber auch eine Verpflichtung. Die Minderheit Wobmann hat hier nicht verstanden, dass, wenn man den Antrag der Mehrheit ablehnt, faktisch die 95 Gramm hart gelten. Das müsste ja die Grünen dann freuen.

Ich bitte Sie, hier die Mehrheit zu unterstützen.

Nun komme ich noch zu meinem Minderheitsantrag zu Artikel 16. Artikel 16 ist ein Artikel, den unsere Fraktion durch die Motion Böhni 14.3837 mitverantwortet hat. Es ist eigentlich ein Wirtschaftsartikel. Power-to-X ist die Möglichkeit, aus erneuerbarer Energie synthetischen Treibstoff für Fahrzeuge herzustellen. Es gibt Investoren, die in der Schweiz investieren wollen oder bereits dran sind. Sie brauchen diesen Artikel.

Jetzt hat es aber die Mehrheit tatsächlich geschafft, hier einen Atomstrom-Artikel einzubauen. Sprich: Es soll nicht nur erneuerbarer Strom, also überschüssiger Solar- oder Windstrom, für dieses Power-to-X eingesetzt werden, sondern es ist auch Atomstrom zulässig. Wenn Sie das beschliessen und hier nicht meiner Minderheit folgen würden, dann würden Sie den ganzen Artikel pervertieren. Dann macht er keinen Sinn mehr, dann ist der Sinn der Übung ganz klar weg. Es ist sogar so, dass die Branche Ihnen empfiehlt, hier auf meinen Minderheitsantrag einzuschwenken, weil sie das nämlich gar nicht will: Sie will gar nicht Atomstrom einsetzen. Also geht es bei diesem Antrag, den die Mehrheit stellt, schlicht nur um eine ideologische Diskussion.

Ich bitte Sie hier klar, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen und damit der Branche die Möglichkeit zu geben, dieses Power-to-X voranzutreiben – aber eben Power-to-X, wie es angedacht ist: also erneuerbaren, überschüssigen Strom einzusetzen und nicht irgendwelchen Atomstrom oder Ähnliches.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Page Pierre-André (V, FR): "Notre pays est petit, notre terre est grande." Bien sûr que je partage cette réflexion de l'écrivain fribourgeois Gonzague de Reynold dans son ouvrage "Grandeur de la Suisse". Il n'empêche que c'est vrai: notre Suisse est petite, et sa population se monte aujourd'hui à quelque 8,4 millions d'êtres humains. Mais qu'est-ce en comparaison avec la population mondiale, soit plus de 7,6 milliards d'êtres humains?

La Suisse, avec 0,1 pour cent de la population de la terre, veut, à elle seule, régler les problèmes liés au CO2, à l'effet de serre et au réchauffement climatique. Ce n'est pas sérieux. Bien sûr, vous me direz que même si cela représente une goutte d'eau dans l'océan, cela vaut la peine. Peut-être, mais pas au prix que veut nous imposer le Conseil fédéral, pas au prix que notre gouvernement veut imposer aux ménages suisses.

Je l'avoue franchement devant vous: il y a quelque temps, ici même, j'ai accepté la Stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral. J'ai été naïf de croire aux promesses de notre gouvernement annonçant, tout sourire, que la sortie du nucléaire allait coûter une quarantaine de francs par ménage! La réalité est aujourd'hui sacrément différente: les premiers résultats des mesures prises et de celles qui sont à prendre font grimper la facture à quelque 1400 francs, et ce n'est qu'un début! Et pourtant, vous avez pu entendre Madame la conseillère fédérale Leuthard hier soir: de nombreuses diminutions d'émissions de CO2 ont déjà été réalisées en Suisse ces dernières années. Alors, Mesdames et Messieurs, vous connaissez la vision de notre groupe. Vous l'avez longuement entendue lors du débat d'entrée en matière: nous voulons, par tous les moyens, limiter les charges financières que doit supporter notre population.

Le bloc 2 de cette révision de loi, que nous examinons maintenant, traite justement des mesures techniques et de toutes leurs incidences sur la population, sur les consommateurs de notre pays. Que ce soit pour les bâtiments – qu'ils soient en construction, en transformation, en cours d'isolation ou qu'on y installe des énergies renouvelables –, pour les taxes sur les combustibles ou sur l'essence, ou encore pour les taxes sur les véhicules et leurs émissions de CO2, on ne parle que de taxes, et encore de taxes!

AB 2018 N 1970 / BO 2018 N 1970

Je n'entre pas dans le détail des différentes propositions que mes collègues ont défendues tout à l'heure, mais je vous donne juste un exemple. Les mesures préconisées par la majorité de la commission sont de nature à augmenter la fracture entre le citoyen de la ville et le citoyen des champs, pour reprendre l'image de la fable. Le citoyen citadin bénéficie de tous les privilèges en matière de transports publics, de commodités quant à sa mobilité. Le citoyen campagnard doit, lui, posséder un voire plusieurs véhicules pour aller à son travail et, simultanément, garantir une mobilité à sa famille, femme et enfants. Mais, voilà, ce choix de société va lui coûter cher. La majorité veut sanctionner le fait qu'il a choisi – ou peut-être qu'il a été obligé de choisir – un



lieu d'habitation en dehors des sites urbains. Car les taxes sur le carburant, sur le modèle de son véhicule, vont lourdement grever le budget de la famille. Voulons-nous une pareille fracture sociale? Voulons-nous ralentir la consommation alors que, déjà maintenant, le citoyen responsable prend des mesures de lutte contre la pollution, installe des panneaux photovoltaïques pour être le plus possible autonome et se libérer de sa dépendance aux énergies fossiles?

Je sais que le CO₂ n'a pas de couleur. Mais si le gouvernement et notre Parlement persistent dans leur volonté de taxer et de surtaxer notre population, alors, tout à coup, la colère pourrait gronder, et le CO₂ pourrait prendre la couleur jaune, à l'instar des vrais, des authentiques "gilets jaunes" de la France voisine, des citoyens étouffés par l'augmentation des taxes sur le carburant.

Je suis d'accord en ce qui concerne la mobilité électrique: tout le monde n'a pas les moyens de s'offrir une voiture Tesla, et lorsque le parc automobile sera composé d'une majorité de véhicules électriques, faudra-t-il importer de l'électricité produite par du charbon allemand ou du nucléaire français?

En conclusion, la vision de notre groupe est juste, pragmatique, respectueuse de tous nos concitoyens.

Je vous demande dès lors de soutenir toutes nos propositions, qui se veulent tout simplement supportables pour les consommateurs, et vous invite notamment, à l'article 9, à éviter de provoquer l'interdiction des chauffages au mazout en fixant des standards d'émission excessifs.

Au nom du groupe UDC, je vous remercie de soutenir, dans le bloc 2, les propositions des minorités Knecht, Imark et Wobmann, qui visent à diminuer les charges financières pour les consommateurs.

Rytz Regula (G, BE): Ja, Herr Kollege Page, ich habe mit Interesse Ihre Ausführungen zur "Gilets jaunes"-Bewegung in Frankreich gehört. Ich habe in sehr vielen Artikeln gelesen, was da genau passiert, und ich habe festgestellt, dass diese Proteste sich nicht eigentlich gegen die Ökosteuer richten, sondern vor allem gegen eine völlig ungerechte Steuerpolitik, die für die oberen Einkommen die Steuern senkt und für die unteren Einkommen die Konsumausgaben erhöht.

Haben Sie nicht auch das Gefühl, dass es ein Grundsatzproblem mit der Gerechtigkeit ist, das da in Frankreich auf dem Tisch liegt?

Page Pierre-André (V, FR): Madame Rytz, j'ai donné l'exemple du mouvement des "gilets jaunes" parce que finalement la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, c'était l'augmentation des taxes. C'est pour cette raison que j'ai donné l'exemple du mouvement des "gilets jaunes". Mais il est clair qu'il y a d'autres éléments qui entrent en considération.

Bourgeois Jacques (RL, FR): Dans le cadre des débats et des décisions à prendre dans ce deuxième bloc figurent deux importants domaines influençant la politique climatique, à savoir les bâtiments et la mobilité.

Pour le groupe libéral-radical, le programme Bâtiments devrait être aboli d'ici 2025. Nous devons en effet remplacer les soutiens financiers octroyés à ce jour par des instruments plus efficaces comme par exemple les déductions fiscales. C'est un levier qui a fait ses preuves et qui doit être renforcé. D'autre part lors d'une rénovation, le ratio coûts-efficacité doit être analysé afin d'éviter des coûts disproportionnés par rapport aux gains d'efficacité.

Aux articles 8 et 9, le groupe libéral-radical appuiera la majorité et vous invite à faire de même. Il appartient en effet aux cantons de fixer leurs propres standards et de convenir d'objectifs de réduction avec des organisations économiques ou des groupes de personnes. Toutefois, si le Conseil fédéral constate, au plus tôt à la fin 2027, que l'ensemble des bâtiments n'atteignent pas les exigences fixées, il pourrait, à ce moment-là, intervenir en proposant à l'Assemblée fédérale un standard unifié à l'échelle nationale pour les bâtiments.

Les propositions de fixer un certain nombre de kilogrammes d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année ne sont que des approches très théoriques. Je vous recommande de les rejeter.

La mobilité, qui génère, nous le savons, un tiers des émissions de gaz à effet de serre est le seul secteur qui a vu sa proportion de gaz à effet de serre augmenter d'environ 4 pour cent par rapport à 1990. A l'article 10 alinéa 1, je vous invite à suivre la minorité, à savoir à fixer que les voitures de tourisme ne doivent pas dépasser entre 2021 et 2024, comme le propose le Conseil fédéral et en conformité avec la Stratégie énergétique 2050, les fameux 95 grammes de CO₂ par kilomètre et par an en moyenne et non, comme le propose la majorité, à fixer cet objectif dès 2021. Je vous invite aussi à rejeter la proposition de fixer une autre norme qui serait contraire aux normes de l'Union européenne. Je ne crois pas que les constructeurs européens fabriqueront des voitures spécifiques pour notre pays.

Nous devons laisser suffisamment de temps afin que la technologie puisse s'adapter. Il est important d'harmoniser nos normes avec celles de l'Union européenne; c'est pourquoi, à l'article 10 alinéa 1bis, je vous invite à



suivre la majorité. Aux alinéas 2, 3 et 4, je vous invite à suivre la minorité.

A l'article 11, je vous invite à suivre partout les minorités, à savoir de ne pas fixer d'objectif intermédiaire, comme dans le domaine du bâtiment. En effet, les constructeurs de véhicules doivent pouvoir compter sur des conditions-cadres stables et disposer de suffisamment de temps pour le développement des nouvelles technologies.

A l'article 12, je vous suggère de suivre aux alinéas 1 et 2 la minorité afin de ne pas faire cavalier seul et d'être en conformité avec la législation européenne. A l'alinéa 3 de cet article, je vous invite à suivre la majorité. Nous ne pouvons pas nous rallier à la minorité qui préconise l'interdiction de l'immatriculation de véhicules à moteur à combustion.

Au sujet de l'article 13 alinéa 2bis et 3, je vous invite à suivre la minorité. Il est en effet important pour les importateurs de véhicules de pouvoir comptabiliser les véhicules électriques pour établir la moyenne des émissions de CO₂ des nouvelles flottes. On ne peut pas accepter un "Swiss finish", ce serait incompatible avec l'Union européenne. Ne pas les comptabiliser reviendrait aussi à durcir significativement les normes à respecter pour les importateurs de véhicules et conduirait à une distorsion de marché.

Pour terminer, je vous suggère à l'article 16 alinéas 1 et 4 de suivre la majorité et à l'article 17 alinéa 8 de suivre la minorité. Veillons à réduire la bureaucratie plutôt qu'à l'augmenter, ce d'autant que la transparence ne sera que relative puisque, si plusieurs marques se réunissent pour former un groupe d'émissions, une seule valeur sera alors publiée.

Töngi Michael (G, LU): Wir haben vorhin den Einsatz der SVP-Fraktion für die Landschaft und für die Bevölkerung erlebt. Ich finde, das ist ziemlich heuchlerisch. Helfen Sie uns, dass wir den öffentlichen Verkehr auf dem Land ausbauen können; helfen Sie uns, dass wir keine ungerechten Unternehmenssteuern haben, dass das wieder gerechter wird, dass nicht weiter Höchststeuersätze und Vermögenssteuern gesenkt werden, dass kein Sozialabbau betrieben wird. Dort können wir etwas für die Bevölkerung machen, damit die Gesellschaft nicht auseinanderdriftet. Machen Sie nicht Ihre Politik unter dem Deckmantel des Klimaschutzes, das ist einfach falsch.

Wir haben vorhin beschlossen, dass wir wichtige Ziele aus dem Gesetz streichen, insbesondere die Inlandziele. Es wurde gesagt, dass wir das Angestrebte im Gebäudebereich ja

AB 2018 N 1971 / BO 2018 N 1971

sowieso machen. Sie haben in diesem Block jetzt den Tatbeweis anzutreten und hier tatsächlich gute Lösungen zu finden. Wir haben in den Kantonen zu den Energiegesetzen nicht nur Neins gehabt, sondern auch Jas: Im Kanton Luzern wurde das Energiegesetz z. B. sehr klar angenommen. Da hat das Gewerbe eben mitgemacht, und wir haben gesehen, dass man miteinander etwas erreichen kann.

Wir haben im Gebäudebereich in den letzten zwanzig Jahren tatsächlich etwas Weniges erreicht: Wir haben gegenüber 1990 einen Ausstoss an CO₂, der 26 Prozent tiefer ist. Aber der grosse Teil der Gebäude wird immer noch fossil beheizt. Wenn wir bis 2050 aus den fossilen Energien aussteigen wollen, dann müssen wir noch sehr viel machen, denn die Halbzeit von 1990 bis 2050 ist bereits vorbei. Jeder, der Hochleistungssport, Langstreckensport oder längere Wanderungen macht, weiss: Wer in der ersten Hälfte trödelt, der muss in der zweiten Hälfte sehr viel nachholen. Deshalb ist es vollkommen richtig, dass wir als Ziel setzen, dass wir den CO₂-Ausstoss bis 2027 gegenüber 1990 halbieren wollen.

Weiter ist es besonders klimaschädigend und auch widersinnig, wenn wir jetzt noch in Gebäude Erdölheizungen einbauen. Die Lebensdauer von Heizungen wird auf zwanzig Jahre veranschlagt, und Sie wissen alle: Geräte und Bauteile werden meistens viel länger im Gebrauch sein, als die Lebensdauer vorsieht. Das heisst: Wenn wir in fünf oder zehn Jahren noch eine Erdölheizung einbauen, dann wird 2050 oder sogar 2055 noch die gleiche Heizung im Einsatz sein, und wir können es eigentlich vergessen, bis 2050 fossilfrei zu sein.

Wir müssen also Heizungen ersetzen. Das ist machbar, wenn man es am Ende ihres Lebenszyklus tut, wie dies ja auch vorgesehen ist. Es sind ja keine Formulierungen, die besagen, dass man eine neue oder halbneue Heizung herausreissen muss, sondern wenn man eine ersetzt, dann muss man sie durch eine fossilfreie ersetzen, wenn gewisse Ziele nicht erreicht werden. Das ist eigentlich eine sehr sanfte und liberale Lösung.

Im Verkehrsbereich ist unsere Bilanz noch viel schlechter als im Gebäudebereich. Da müssen wir uns noch viel mehr sputen. Hier hatten wir gegenüber 1990 sogar noch eine Steigerung: Wir hatten sehr lange noch eine Steigerung des CO₂-Ausstosses. Erst in den allerletzten Jahren konnten wir den CO₂-Ausstoss etwas stabilisieren. Auch hier müssen wir viel schneller vorwärtsgehen, auch weil wir mit den Flottenzielen eben nur ein einziges Ziel haben. Man muss auch daran erinnern, dass viele Staaten in der EU eine CO₂-Steuer auf Treibstoffen kennen. Die haben wir nicht – die Schweiz hat beschlossen, auf dieses eine Instrument zu



setzen. Deshalb wäre es ganz sicher falsch, wenn man dieses Ziel jetzt noch weiter verwässern und hinter das zurückgehen würde, was eigentlich in der Energiestrategie 2050 festgelegt wurde.

Die Ziele der Mehrheit sind ein Zwischenschritt, der richtig ist. Doch um dem Ziel von null Prozent Emissionen im Jahr 2050 wirklich gerecht zu werden, müssen wir den Absenkpfad weitergehen, und er muss vor allem steiler werden. Wir müssen deshalb bis 2030 eine weitere Etappe schaffen und einen beträchtlichen Teil unseres Verkehrs fossilfrei machen – sei dies vor allem mit Elektroautos oder eben mit Autos, die viel, viel sparsamer sind.

Deshalb beantragen wir mit der Minderheit Thorens Goumaz eine Zielsetzung für 2030 mit einem Ausstoss von 20 Gramm CO₂ pro Kilometer. Strenge Flottenziele sind ein Ansporn und eine Vorgabe für Autohersteller, sie sind aber vor allem auch ein Vorteil für die Autofahrerinnen und Autofahrer, die so eine grössere Auswahl an umweltschonenden Autos erhalten und letztlich auch Benzinkosten sparen können.

Grunder Hans (BD, BE): In diesem Block 2 geht es neben den Regelungen für die Gebäude um die Mobilität. Das ist für uns von der BDP sehr wichtig.

Zuerst zu Artikel 9: Da wurden die Anträge der Minderheit III (Jans) und, wie ich gehört habe, auch der Minderheit II (Müller-Altermatt) zurückgezogen. Dort, denke ich, ist es wichtig, dass der Einzelantrag Guhl eine Mehrheit findet, denn dieser Antrag gibt den Kantonen Planungssicherheit. Es ist ein Instrument, das zur Verfügung gestellt wird und das technologieneutral ist. Es kommt – das ist wichtig – erst zur Anwendung, wenn alte Heizungen ohnehin ersetzt werden müssen; es ist also ein pragmatischer Vorschlag. Der Antrag gibt den Kantonen auch genügend Zeit, bis 2026, und deshalb hoffe ich, dass dieser Antrag durchkommt. Kollege Daniel Fässler würde einen guten Dienst erweisen, wenn er den Antrag seiner Minderheit I zurückziehen würde. Dann wäre alles schon ziemlich geklärt.

Jetzt aber zur Mobilität: Die BDP-Fraktion ist ganz klar der Meinung, dass wir uns – die Schweiz ist ja kein Autos produzierendes Land – grundsätzlich den Gegebenheiten im EU-Raum stellen müssen; da habe ich mit Herrn Schilliger keine Differenz. Aber die Schweiz hat hier auch eine grosse Chance. Ich habe schon den Eindruck, dass gewisse Kreise immer noch nicht gemerkt haben, wie weit eigentlich die Innovationen und die technologischen Entwicklungen sind, auch gerade in der Schweiz. Ich denke da insbesondere an die technologischen Entwicklungen im Bereich Batterien. Dort haben wir zum Teil weltweit führende Produkte; zum Teil sind sie noch nicht ganz ausgereift, aber die Technologien sind da.

Diese Ziele, die wir jetzt in diesem Gesetz definiert haben, können aus meiner Sicht gut eingehalten werden. Wenn ich daran denke und höre, was die Autoindustrie heute im Sinn hat, dass zum Beispiel Volvo schon in ein paar wenigen Jahren keine Verbrennungsmotoren mehr auf den Markt bringen will, dann bin ich wirklich zuversichtlich, dass wir diese Ziele wahrscheinlich sogar übertreffen werden.

Damit komme ich zu Artikel 13. Dort haben wir ja den Mehrheitsantrag, der durch meinen lieben Kollegen Peter Schilliger bekämpft wird. Ich habe seine Argumentation nicht verstanden. Er spricht von Swissness, sagt, das sei seine Begründung. Ich verstehe das nicht. Es geht hier um etwas ganz anderes. Reden wir doch Klartext: Die Elektrofahrzeugindustrie ist am Kommen, und mit dieser Mehrheit wollen wir einzig – absolut freiwillig übrigens – die Möglichkeit geben, dass separate Flotten gemacht werden können. Wir wollen, dass Betriebe – grössere Betriebe, kleinere Betriebe, eben auch KMU – mit dem Instrument des Klimarappens dort etwas machen können. Deshalb ist es eine Ergänzung. Es ist auch deutlich: Im Klartext heisst das natürlich, dass zum Beispiel ein Importeur, der grosse amerikanische Fahrzeuge importiert, auch gerne einen Hersteller von Elektrofahrzeugen hätte, damit er seine Ziele erreichen kann. Aber das ist Etikettenschwindel. Da müssen wir doch dazu stehen, dass das einfach seine Zielerreichung verbessern würde, ohne dass effektiv CO₂-Minderungen entstünden.

Deshalb hoffe ich schon, dass wir diesem Mehrheitsantrag zustimmen. Es ist eine Kann-Formulierung, die sich an die Importeure respektive die Hersteller von Elektrofahrzeugen richtet. Da möchte ich auch Folgendes betonen: Mir wurde vorhin gesagt, das sei eine Lex Tesla. Das ist in keiner Art und Weise eine Lex Tesla. Auf die Art, wie wir das hier festschreiben, haben alle Elektrofahrzeughersteller diese Wahlmöglichkeit. Das müssen wir hier unbedingt durchbringen. Damit können wir den CO₂-Ausstoss weiter reduzieren, ohne dass es Schmerzen gibt.

Schilliger Peter (RL, LU): Herr Kollege Grunder, es ist schön, dass wir vielfach gleicher Meinung sind. Ich wollte eigentlich wegen der Lex Tesla fragen: Können Sie mir einen anderen Fall zeigen, wo dieser Artikel zur Anwendung käme, eben gerade bei Volvo zum Beispiel? Bei Volvo oder bei BMW – erklären Sie mir bitte diese Anwendungsmöglichkeit bei anderen Importeuren als bei Tesla.

Grunder Hans (BD, BE): Nehmen wir z. B. Volvo: Wenn Volvo so weit ist und keine Verbrennungsmotoren



mehr produziert, ist es bei Volvo genau gleich wie bei Tesla. Im Moment ist es natürlich so, dass Tesla keine anderen Fahrzeuge produziert. Aber ich habe es selber gesagt, wie Sie wissen werden, wenn Sie richtig zugehört haben: Die anderen Hersteller gehen zum Teil im Eiltempo in diese Richtung, und deshalb ist das auch für sie eine Chance. Immerhin machen wir hier ein Gesetz für die nächsten zehn Jahre, und in diesen zehn Jahren wird es neben Tesla noch sehr viele weitere solche Anwendungen geben, lieber Kollege Peter Schilliger.

AB 2018 N 1972 / BO 2018 N 1972

Semadeni Silva (S, GR): Ve lo devo dire subito, io sono scioccata!

Die SP-Fraktion ist schockiert: Sie wollen keine Inlandziele, Sie wollen das Geld ins Ausland schicken, anstatt es in die Schweizer Wirtschaft, in deren Innovationskraft zu investieren. Das ist unverständlich, und das ist auch keine seriöse Klimapolitik. Sie tragen eine grosse Verantwortung, wenn Sie die Folgen der Klimaerwärmung nicht ernst nehmen.

Il gruppo socialista prende sul serio le sfide climatiche con le sue preoccupanti conseguenze, sempre più evidenti anche in Svizzera. Sosteniamo perciò anche nel blocco 2 tutte le proposte atte a rendere più raggiungibili gli obiettivi fissati nell'accordo di Parigi per la protezione del clima.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass gerade die CO₂-Reduktion im Gebäudebereich erfolgreich ist – dies auch zum Vorteil unseres Baugewerbes, das Sie vielleicht zu vertreten meinen. Für diese Massnahmen im Gebäudebereich sind zwar vor allem die Kantone zuständig. Das geltende CO₂-Gesetz und die 2017 von der Bevölkerung klar begrüsst Energiestrategie verpflichten die Kantone aber schon heute, in ihrer Gesetzgebung die klimaschädlichen Emissionen zu begrenzen. Es ist daher richtig und wichtig, wenn der Bundesrat mit Artikel 8 nun einen Schritt weiter geht und verlangt, dass die Kantone sich an konkreten Zielen zu orientieren und Gebäudestandards für Neubauten und bestehende Bauten zu erlassen haben.

Die SP-Fraktion unterstützt wie die Energiedirektorenkonferenz den Grundsatz in Artikel 8 und somit den Antrag der Minderheit II (Girod) bzw. den Entwurf des Bundesrates.

Zeichnet sich eine Zielverfehlung ab, ist eine über den Grundsatz hinausführende Regulierung nötig. In diesem Fall soll nach Artikel 9 der Bundesrat landesweit einheitliche Gebäudestandards festlegen dürfen. Die Mehrheit der Kommission will das nicht. Die unverbindliche Haltung der Kommissionsmehrheit bei Artikel 9 ist für den Klimaschutz – wie auch bei den fehlenden Inlandzielen – aber kaum zielführend. Die Anhörung der Vertreter der Energiedirektorenkonferenz hat jedoch gezeigt, dass die Kantone die bundesrätlichen Vorgaben als unrealistisch betrachten.

Weil die Minderheiten III (Jans) und II (Müller-Altermatt) zurückgezogen worden sind, unterstützt die SP-Fraktion bei Artikel 9 den Einzelantrag Guhl, der einen einigermaßen zielführenden Weg darstellt. Den Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel) lehnen wir ab, weil dieser zu spät wirksam würde.

In Block 2 stehen auch die Grenzwerte für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper zur Diskussion. Beim Verkehr, der 32 Prozent der Gesamtemissionen verursacht, fehlen leider griffige Massnahmen. Die Grenzwerte mit den Kompensationsmassnahmen sind eines der wenigen Instrumente zur Senkung der CO₂-Emissionen beim Verkehr. Es ist darum nicht einzusehen, warum der Bundesrat die bereits mit der Energiestrategie festgelegten Grenzwerte abschwächen will, indem die Inkraftsetzung um bis zu drei Jahre hinausgezögert wird und weiter gehende Erleichterungen, als sie die EU kennt, gewährt werden sollen.

Die SP-Fraktion unterstützt hier in Abschnitt 2 die Mehrheit, die an der Einführung des CO₂-Emissionsziels für Neuwagen ab 2021 im Einklang mit der EU festhält.

Die Minderheiten I (Wasserfallen Christian) und II (Schilliger) zu Artikel 11 Absatz 2 verlangen zusätzliche, weitgehende Ausnahmen, die weniger Emissionsreduktionen zur Folge hätten. Das lehnen wir klar ab.

Eine wichtige Verbesserung finden wir im Antrag der Mehrheit zu Artikel 13 Absatz 2bis: Den Importeuren soll erlaubt sein, Elektroautos von der Personenwagenflotte auszunehmen. Sie erhalten eine Wahlmöglichkeit. Der Kauf eines sauberen Elektroautos erleichtert so den Importeuren nicht mehr automatisch, mehr emissionsstarke Fahrzeuge zu importieren. Dafür werden auch Kompensationsprojekte bei der Elektromobilität im Inland ermöglicht.

Für die zukünftige Entwicklung wichtig sind die Minderheiten Thorens Goumaz bei Artikel 10 und Nussbaumer bei Artikel 12. Die SP-Fraktion unterstützt den Bundesrat und die Minderheit Bäumle bei Artikel 16.

Fässler Daniel (C, AI): Die Position der CVP-Fraktion zu Block 2, zu den technischen Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen in den Bereichen Gebäude sowie Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, kann ich kurz zusammenfassen: Wir unterstützen mit zwei Ausnahmen immer die Mehrheit.



Die Ausnahmen betreffen Artikel 9 und Artikel 16.

Die CVP-Fraktion folgt auch bei diesem Block ihrem Grundsatz, den sie bei diesem Geschäft konsequent zu verfolgen versucht: Wir wollen vor den klimapolitischen Herausforderungen die Augen nicht verschliessen. Wir wollen auf der anderen Seite aber ein Gesetz, das mehrheitsfähig ist und Chancen hat, in diesem Rat und dann auch bei einer allfälligen Referendumsabstimmung vor dem Stimmvolk zu bestehen. Mit Blick auf die fortschreitende Erderwärmung und deren gravierende Folgen für uns und vor allem für die kommenden Generationen wären ehrgeizigere Massnahmen wünschbar – aber lieber ein erster vernünftiger Schritt als ein Absturz. Daher folgen wir bei den meisten Differenzen dem Entwurf des Bundesrates.

Damit komme ich zur Verminderung der CO₂-Emissionen bei den Gebäuden. Vorweg möchte ich Sie alle an die verfassungsrechtliche Kompetenzordnung erinnern: Gemäss Artikel 89 Absatz 4 unserer Bundesverfassung sind für Massnahmen, die den Verbrauch von Energie in Gebäuden betreffen, in erster Linie die Kantone zuständig. Die Kantone kommen diesem Auftrag unter anderem mit Mustervorschriften im Energiebereich – den sogenannten Muken – nach, die jeweils innert fünf Jahren in das kantonale Recht überführt werden sollen. Die Konferenz der kantonalen Energiedirektoren hat sich daher eingehend mit dem Entwurf des Bundesrates zu den Artikeln 8 und 9 auseinandergesetzt und der vorberatenden Kommission dazu einen Alternativvorschlag unterbreitet. Dieser wurde bei Artikel 8 von der Mehrheit der Kommission materiell übernommen, bei Artikel 9 entspricht die Minderheit I (Fässler Daniel) der Position der Energiedirektorenkonferenz.

Die Energiedirektorenkonferenz hat die Kommission darauf hingewiesen, dass das vom Bundesrat in Artikel 8 vorgeschlagene Zwischenziel bis 2026/27 nicht erreichbar ist und zudem nicht mit dem Rhythmus der Muken übereinstimmt. Die Situation bei der Umsetzung der aktuellen Muken 2014 zeigt dies leider eindrücklich. Die durch die CVP-Fraktion unterstützte Mehrheit bei Artikel 8 anerkennt diese Problematik: Das Reduktionsziel des Bundesrates soll inhaltlich übernommen werden, aber innert einer um drei bis vier Jahre verlängerten Frist. Sollten Sie der Mehrheit folgen, wird der Ständerat aber prüfen müssen, ob es richtig ist, den zweiten Satz des Entwurfes des Bundesrates zu streichen. Denn die Kantone sind weiterhin bereit, ihre Kompetenzen zu nutzen und für Neubauten sowie bestehende Bauten Gebäudestandards zu erlassen.

Bei Artikel 9 lehnt die CVP-Fraktion sowohl den Entwurf des Bundesrates als auch den Antrag der Mehrheit ab. Der Entwurf des Bundesrates ist für uns zu ehrgeizig. Der Antrag der Mehrheit ist für die CVP-Fraktion inakzeptabel, da damit nicht klar ist, ob bzw. wie die Energievorschriften ab 2026/27 bzw. ab 2030 verschärft werden sollen. Es kommt hinzu, dass die Androhung der Mehrheit, die Bundesversammlung solle im Falle der Nichterreichung der Ziele einen Gebäudestandard einführen, die verfassungsrechtlichen Kompetenzen der Kantone missachtet. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen der rechten Ratshälfte, dies wird hoffentlich nicht ernsthaft Ihre Absicht sein.

Nachdem Kollege Stefan Müller-Altermatt seine Minderheit II zurückgezogen hat, empfehlen wir Ihnen, bei Artikel 9 meiner Minderheit, der Minderheit I, und damit dem Vorschlag der kantonalen Energiedirektoren zu folgen. Sollte in der ersten Abstimmung die Mehrheit obsiegen, werden wir anschliessend den Einzelantrag Guhl unterstützen.

Grossen Jürg (GL, BE): In diesem Block 2 geht es um technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden und Fahrzeugen. Bei Artikel 8 unterstützen die Grünliberalen die Minderheit II (Girod) und damit den Bundesrat. Damit wollen wir die Kantone in die Pflicht

AB 2018 N 1973 / BO 2018 N 1973

nehmen, die CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen aus Gebäuden im Durchschnitt der Jahre 2026 und 2027 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Weitere Verzögerungen sind hier fehl am Platz, ist doch die Technologie längst vorhanden, um emissionsarme oder gar emissionsfreie Gebäude zu realisieren.

Die Kantone machen ihre Arbeit bei der Energiewende bis jetzt mit sehr unterschiedlichem Engagement und auch mit unterschiedlichem Erfolg. Die kantonalen Energiegesetze, in welchen all die Gebäudeeffizienzmassnahmen zur Erreichung der Richtwerte der Energiestrategie 2050 umgesetzt werden müssten, sind teilweise ungenügend oder wurden gar abgelehnt und sind nur teilweise auf Kurs. 26 verschiedene Lösungen für etwas, das auf der ganzen Welt genau gleich funktioniert, machen keinen Sinn.

Wärmeenergie kann problemlos erneuerbar produziert werden. Sie wird umso weniger verschwendet, je besser ein Gebäude isoliert ist. Strom fliesst immer den kürzesten Weg von der Quelle zum Verbraucher, am besten vom Dach direkt in den Kühlschrank, den Kochherd oder das Elektroauto – so einfach wäre das! Ich fordere deshalb hiermit die Kantone auf, nun endlich ihre Verantwortung zu übernehmen und dort, wo es noch nicht gemacht wurde, griffige Massnahmen umzusetzen.

Deshalb unterstützen wir bei Artikel 9 den Einzelantrag Guhl als Kompromiss bzw. Brücke zu den zurückge-



zogenen Anträgen der Minderheiten II (Müller-Altermatt) und III (Jans). Den Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel) lehnen wir dort ab.

Im 2. Abschnitt, bei den Artikeln 10 bis 17, geht es um die CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern. Hier fordern wir Grünliberalen erstens ambitionierte Flottenziele, und zweitens verlange ich bei Artikel 11 mit einem Einzelantrag die Streichung der Absätze 2 und 3.

Immerhin werden jährlich fast 30 000 vor allem hochmotorisierte und stark klimaschädliche Fahrzeuge in der Schweiz in Verkehr gesetzt. Darunter sind Fahrzeuge wie Maserati, Bentley, Aston Martin oder Ferrari, welche rund drei- bis viermal mehr CO₂ ausstossen, als im Flottendurchschnitt erlaubt wäre. Genau diese Fahrzeuge werden jedoch mit Artikel 11 Absatz 3 von den Berechnungen bzw. Strafzahlungen ausgenommen – eine ungerechtfertigte Beschönigung! Auch mit Artikel 11 Absatz 2 werden mit dem sogenannten Phasing-in und den Supercredits Klimasünder ausgenommen und damit nicht zur Rechenschaft gezogen. Das ist eine unehrliche Klimapolitik. Es wird eine Art Papierklimaschutz gemacht, ohne bei den schlimmsten Ausstossquellen die Beteiligten auch tatsächlich in die Pflicht zu nehmen.

Wir unterstützen bei Artikel 10 Absatz 1bis die Minderheit Thorens Goumaz. Damit werden die Flottenziele bis 2030 zu Recht ganz klar verschärft. Bei Artikel 12 Absatz 3 unterstützen wir die Minderheit Nussbaumer und damit ein im Jahr 2025 modifiziertes Strategieziel für die Beschränkung der Inverkehrsetzung von diesel- und benzinbetriebenen Personenwagen. Bei Artikel 16 unterstützen wir die Minderheit Bäumle und damit den Bundesrat. Die Mehrheit will hier mit einem Trick nichterneuerbare Elektrizität und damit Atomstrom zur Herstellung von synthetischen Treibstoffen bei der Berechnung der CO₂-Emission der Neuwagenflotte zulassen. Das ist nicht nachhaltig und widerspricht der Energiestrategie 2050, bei der der Atomausstieg beschlossen wurde. Weiter lehnen wir in diesem Block konsequenterweise alle Abschwächungsanträge von rechtsbürgerlicher Seite ab und unterstützen im Übrigen die Mehrheit der Kommission.

Weitere Verzögerungen sind fehl am Platz. Die Technologie für emissionsarme und emissionsfreie Gebäude und Fahrzeuge ist längst vorhanden, und wir Grünliberalen fordern nun Taten statt Worte.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Hier, in diesem zweiten Block, geht es eigentlich um die Konkretisierung der Ziele, die Sie erreichen wollen. Heute haben wir ein Inlandziel von minus 20 Prozent CO₂-Emissionen bis 2020.

Sie haben keine Ziele mehr, nachdem jetzt eine Mehrheit von FDP, SVP und leider auch CVP gesagt hat: Wir haben kein Inland- und kein Auslandsziel, sondern wir schauen jetzt mal ein bisschen! Wie wollen Sie denn sagen oder sich nur schon konzeptionell auf die Frage vorbereiten, was der Gebäudebereich oder der Verkehrsbereich ohne Ziele erreichen soll? Sie sagen: Okay, wir schauen einfach mal, wir überlassen es jedem Einzelnen. Und 2030 stellen wir dann fest: Pech gehabt! Weder im Inland noch im Ausland hat man irgendwo Fortschritte erreicht. Das ist Ihre Verantwortung des Tages!

Wenn wir jetzt die Konkretisierung umgehen, dann ist das immer im Lichte des Entscheides zu sehen, dass Sie eigentlich keine Inlandsziele mehr haben ausser den heutigen minus 20 Prozent, die aber in einem Jahr erreicht sein müssen.

Kommen wir also trotzdem zum Gebäudebereich: Der Gebäudebereich, das wissen Sie, ist ein wesentlicher Emittent von CO₂, nach dem Verkehr der zweitgrösste. Er ist auch für 40 Prozent des Energieverbrauchs verantwortlich. Gleichzeitig haben wir ein enormes Sparpotenzial, weil viele unserer Gebäude älteren Datums sind. Bei den Neubauten haben gerade eben das heutige Energiegesetz und die heutigen CO₂-Vorgaben dazu geführt, dass die Kantone, die nach Verfassung hier zuständig sind, auf Druck des Bundes gesagt haben: Jawohl, wir machen Vorschriften und Standards für Neubauten, setzen sehr viele erneuerbare Energien ein und bauen grundsätzlich klimaneutral.

Jetzt geht es darum, was wir mit den alten Gebäuden weiter machen. Dank den heutigen Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (Mukn), dank der CO₂-Abgabe und dank den Vorgaben der Politik wurde einiges erreicht. Pro Quadratmeter Energiebezugsfläche ist der CO₂-Ausstoss seit 1990 um 45 Prozent zurückgegangen. Das ist erfreulich, weil unsere Bevölkerung in der gleichen Zeit um 25 Prozent gewachsen ist und mehr Bedarf an Wohnraum besteht. Tatsache ist aber auch, dass der Rückgang der Heizölnutzung zwar konstant ist, aber immer noch zwei Drittel aller Gebäude mit fossilen Energieträgern geheizt werden. Zwei Drittel – das ist ein riesiges Potenzial, somit kann man hier nicht untätig zuschauen. Wenn wir den CO₂-Ausstoss aus Gebäuden bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 80 Prozent senken wollen, dann dürfen ab 2030 nur noch in sehr gut gedämmten Gebäuden Spitzenlastkessel sowie in Ausnahmefällen fossile Kessel eingesetzt werden. Die minus 80 Prozent sind nicht eine Erfindung des Bundes, sondern etwas, das sich die Kantone selber zum Ziel gesetzt haben. Deshalb waren wir schon sehr erstaunt, dass die Kantone jetzt von ihren Zielen, die sie sich bis 2050 gesetzt haben, die Hälfte schon wieder aufgeben und die bis 2030 gesetzten Ziele schon wieder



abschwächen wollen.

Die Kantone sind in erster Linie für die Regelung des Energieverbrauchs in Gebäuden zuständig. Weil Energieverbrauch und CO₂-Emissionen eng miteinander verknüpft sind, nimmt aber schon das heutige CO₂-Gesetz die Kantone in die Pflicht: Sie müssen für eine zielkonforme CO₂-Verminderung sorgen und dafür Standards für Alt- und Neubauten erlassen. Die Muken – diese Mustervorschriften, die schon zitiert wurden – sind schon beschlossen worden. Es ist leider ein sehr kompliziertes Regelwerk und quasi der kleinste gemeinsame Nenner, auf den sich die Kantone einigen konnten. Jeder der 26 Kantone darf aus diesen Muken das übernehmen, was ihm passt. Weil einige Kantone hier auch Verbote beschlossen haben, ist die Umsetzung sehr schwierig. Viele Kantone müssen Referendumsabstimmungen durchsetzen.

Es harzt also mit der Umsetzung. Deshalb hat der Bundesrat beschlossen, dass wir, wenn die Kantone das nicht schaffen – auch wenn der Bund sie ja mit der CO₂-Abgabe doch ziemlich stark finanziell unterstützt –, einen Plan B, eine Rückfallebene brauchen, eben für den Fall, dass die Kantone die von ihnen gesetzten Ziele nicht erreichen. Nochmals: Es geht um die Ziele, die sich die Kantone selber gesetzt haben, das heisst minus 80 Prozent CO₂-Emissionen bis 2050.

Wir unterstützen die Kantone. Aber der Vorschlag der Kantone, den jetzt die Minderheit I (Fässler Daniel) vertritt, stellt einen Rückfall in alte Zeiten dar. Es ist zudem ein kleiner Vorstand der Energiedirektorenkonferenz, der das beschlossen hat. Als ich nämlich persönlich dort war, stellte ich fest, dass viele Regierungsräte das nicht erkannt haben – Entschuldigung.

AB 2018 N 1974 / BO 2018 N 1974

Es ist eine Tatsache, dass viele mit fossilem Brennstoff betriebene Heizungen, wenn sie neu installiert werden, im Schnitt 25 Jahre in Betrieb bleiben. Es spielt also schon eine Rolle, was Sie sich vorstellen. Wenn Sie jetzt das Signal geben, dass Ölheizungen noch weitere 50 Jahre in Gebäude eingebaut werden können, dann ist das, glaube ich, nicht wahnsinnig zukunftssträchtig. Der Vorschlag der Kantone, vertreten durch den Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel), würde es eigentlich zulassen, dass in der Schweiz Heizungen, die mit fossilem Brennstoff betrieben werden, bis 2065 erlaubt wären. Das kann es ja wohl nicht sein!

Der Bundesrat hat eine Lösung vorgeschlagen, wonach nicht irgendwelche technische Verbote ausgesprochen und Detailvorgaben gemacht werden sollen. Vielmehr soll die maximale Ausstossmenge CO₂ vorgegeben werden. Das ist gescheitert, da es Gebäude gibt, die man relativ gut über eine Kombination von Wärmedämmung und mit fossilem Brennstoff betriebener Heizung schon mal sanieren könnte. Es gibt auch Gebäude, die nur während eines Teils des Jahres beheizt werden. Es gibt Gebäude, welche durch eine Steuerung das Ziel erreichen können. Uns interessiert am Schluss nicht die Art der Heizung, sondern wie viel CO₂ von diesen Gebäuden emittiert wird.

Das war eigentlich die Überlegung des Bundesrates – hier eine zukunftssträchtige, aber eben technologieneutrale Lösung zu finden. Bei den subsidiären CO₂-Grenzwerten nach Artikel 9, die erst ab 2029 landesweit gelten würden, falls die Kantone ihre Sektorziele nicht erreichen würden, haben wir zudem zwischen Neubauten und bestehenden Bauten unterschieden. Das ist auch, denke ich, etwas Richtiges. Auch das fand dann leider bei der UREK-NR keine Mehrheit, sondern man möchte erst für 2030 ein Sektorziel von 50 Prozent verankern.

Okay, was heisst das? Bis dahin würde relativ wenig passieren. Wenn Sie dann 2030 feststellen, dass diese 50 Prozent nicht erreicht sind, verlieren Sie nur schon Zeit, bis Sie feststellen: "Aha, Pech gehabt, Sektorziel nicht erreicht." Was müssen Sie dann machen? Massnahmen zimmern? Was wären dann diese Massnahmen? Das kann ja eigentlich nur eine Anhebung der CO₂-Abgabe sein oder irgendwie neue Muken der Kantone. Sie würden nochmals Zeit verlieren. Das ist genau die Problematik dieses Antrages. Wir sind jetzt immer gut damit gefahren, dass wir zwei, drei Jahre vorher wussten, ob wir auf Kurs sind oder ob wir nicht auf Kurs sind. Dann konnte man justieren. Jetzt sagen Sie: "Wir warten und warten und warten; und 2030 sagen wir dann, wo wir stehen, weil wir so lange gewartet haben." Das ist nicht wahnsinnig detail- und zukunftsgerichtet!

Was man machen kann: Es gibt sicher Spielraum zwischen Wohn- und Gewerbebauten. Das kann man durchaus diskutieren. Die Anträge der Minderheiten II (Müller-Altermatt) und III (Jans), die höchstens 12 Kilogramm CO₂ mit einer periodischen Verschärfung vorsehen, sind gangbare Wege. Ein Grenzwert von 20 Kilogramm CO₂, wie es der Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel) vorsieht, entspricht aber dem heutigen Durchschnittswert. Da muss man nichts mehr tun. Das ist also klar abzulehnen.

Wenn Sie am Schluss nicht dem Entwurf des Bundesrates – der bei diesen Minderheitsanträgen ja wohl keine Chance hat – folgen wollen, dann ist der Einzelantrag Guhl tatsächlich ein Weg, den man weiterverfolgen und den der Ständerat diskutieren könnte.

Wir kommen nun zum Verkehr. Das ist ein ewiges Sorgenkind und sehr emotionsgeladenes Thema. Auch hier



möchte ich darauf hinweisen: Der Verkehrssektor ist der grösste Emittent. Nichtstun geht nicht, man sollte aber aufgrund der Sensibilität auch nicht übertreiben. Bei gut einem Drittel der Treibhausgasemissionen müssen wir hier etwas tun. Wir haben auch hier, bei den Fahrzeugen, in der Vergangenheit gesagt, dass die gerechteste Lösung eine CO₂-Abgabe wäre. Sie wäre verursachergerecht. Es ist nämlich in unserem Staat normal: Wer Schaden und Kosten verursacht, steht dafür auch gerade. Man hat die Freiheit: Wer trotzdem ein CO₂-lastiges Fahrzeug haben will, darf dies, trägt aber im Sinne der Verursachergerechtigkeit zu den Kosten bei.

Diesen Vorschlag bringt der Bundesrat nicht mehr, weil er damit zweimal keine Mehrheit gefunden hat. Ökonomisch gesehen wäre dies das Richtige – das würde Ihnen von der OECD, vom IWF, von jedem Ökonom aus St. Gallen bestätigt –, aber es hat keine Chance. Man kann also nur den zweitbesten Weg beschreiten: Das sind wenigstens Vorgaben, dass sich technologisch bei den Neuwagen einiges ändert. Wie Sie wissen, verfügen wir über keine eigene Fahrzeugindustrie, wir orientieren uns also an den technischen Vorgaben der Europäischen Union. Dies machen wir seit zehn Jahren, und es hat sich bewährt. Jetzt gilt es, die Zielwerte von 95 Gramm pro Kilometer bei Personenzugmaschinen und die neuen Vorgaben bei Lieferwagen und leichten Sattelzügen im Gesetz einzupreisen.

Es ist nicht so, dass man nach dem Jahr 2024 – und hiervor hatte man wahrscheinlich in der Kommission Angst – keine neuen Vorgaben hätte. Vielmehr findet im Einklang mit der Europäischen Union eine weitere Senkung statt. Die entsprechenden Beschlüsse des Europäischen Parlamentes fehlen im Moment aber noch. Deshalb will der Bundesrat dem Parlament wie bereits heute die Neuerungen dann mit einer späteren Vorlage vorgeben.

Was es in der ganzen Geschichte sehr schwierig gemacht hat, ist der Dieselskandal in Deutschland – das ist ja auch bei uns breit diskutiert worden. Es wurde von der Autoindustrie betrogen, man kann es nicht anders sagen. Deshalb hat man weltweit ein neues Messverfahren – dieses WLTP-Verfahren – entwickelt, damit die Messwerte und die Wahrheit näher beieinanderliegen. Das heisst, das muss bei der Umsetzung von Zielwerten berücksichtigt werden.

Hier muss man halt dem Bundesrat die Kompetenz für die Umrechnung der geltenden Zielwerte erteilen, damit er das mit den Expertinnen und Experten des Astra und des BFE durchführt. Dieses Vorgehen ist richtig, weil angesichts der laufenden Einführung von WLTP viele Fragen zu klären sind, bis hin zur Energieetikette, an welcher der Kunde sich orientieren muss. Er soll sich darauf verlassen dürfen, dass das, was auf der Energieetikette geschrieben ist, korrekt ist. Es gibt jedes Jahr bessere, effizientere PW im Angebot. Jemand hat vorhin gesagt, das werde über Jahre nicht weiterentwickelt. Jedes Jahr haben Sie spätestens am Genfer Autosalon in allen Bereichen bessere, sprich emissionsärmere und effizientere Fahrzeuge. Es entwickelt sich etwas. Es ist ein Entscheid des Konsumenten, was er kauft; daran will der Bundesrat nichts ändern. Aber mit der Energieetikette und dem Preissignal sagen Sie, wohin die Reise geht.

Es wurde gesagt, der Bundesrat mache hier nichts. Ich erinnere daran, dass wir für die E-Mobilität indirekte Subventionen haben. Ein E-Fahrzeug bezahlt weder Mineralölsteuern noch den Mineralölsteuerzuschlag. Es fährt auf den Nationalstrassen, bis auf die Bezahlung der Vignette, gratis herum, und das noch für eine geraume Zeit; das ist eine indirekte Subvention. Wir sind aber nicht dazu übergegangen, direkte Subventionen zu bezahlen, wie das etwa die Norweger tun, weil das einfach keine nachhaltige Politik ist.

Wir haben auf den Nationalstrassen das Programm der Ladestationen. Wir werden noch im Dezember mit den Kantonen, den Städten, der Industrie und der Wissenschaft eine schweizweite Roadmap zur Aufstellung von Ladestationen vorstellen und unterschreiben, weil man hier auf Ebene der Kantone und Städte – einmal mehr – nicht genügend schnell vorgegangen ist. Wir tun also etwas, aber nicht mit Verboten und nicht mit Sanktionen, sondern mit der Zurverfügungstellung der nötigen Infrastruktur und mit Anreizen, durch Preissignale. Das scheint uns richtig zu sein, und es ist auch nachhaltiger als alle anderen Politiken.

Deshalb hier nochmals zu diesen Zielwerten, die wir bisher im Verkehrsbereich nicht erreicht haben: Es geht um die Minderheiten Wobmann bei Artikel 10. Herr Wobmann ist ja ausnahmsweise – aber immerhin! – für den Entwurf des Bundesrates. Die Anträge dieser Minderheit zu Absatz 1 und ebenso zu Absatz 2 – Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates – sind richtig. Die Mehrheit Ihrer Kommission ist hier zu zögerlich oder vielleicht auch zu misstrauisch gegenüber dem Bundesrat.

AB 2018 N 1975 / BO 2018 N 1975

Die Mehrheit liegt jedoch richtig bei den Absätzen 3 und 4. Hier geht es eben um die Zielwerte und die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich.

Bei Artikel 11 Absatz 2 wurde der Antrag der Minderheit I (Wasserfallen Christian) ja zurückgezogen. Ich bestätige nochmals, dass man mit der Kann-Formulierung im heutigen Gesetz, die der Bundesrat hier übernimmt, beim Übergang zu neuen Zielwerten selbstverständlich schon heute besondere Bestimmungen berücksichtigt



und dass Zielwerte nicht von einem Tag auf den anderen abgeändert werden. Hier bitte ich Sie deshalb, die Minderheit II (Schilliger) zu Absatz 2 zu unterstützen.

Was Artikel 12 betrifft, so bitte ich Sie, die Anträge der Minderheiten Wasserfallen Christian und Wobmann abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen. Die Autoindustrie organisiert sich ziemlich gut: Mit der Flottenlösung kann sie sich gut nach den Kundenwünschen und nach ihrem Einkauf richten. Das hat sich auch darin gezeigt, dass die Sanktionen, die man bezahlen musste, auf einem sehr kleinen Wert und fast lächerlich sind. Man sieht zwischen den unterschiedlichen Marken aber doch beträchtliche Unterschiede.

Bei Artikel 13 empfehle ich Ihnen, der Minderheit Schilliger zu folgen. Mit dem Antrag der Mehrheit zu Absatz 2bis könnten wir an sich leben. Das ist tatsächlich eine Frage: Wie kalkuliert man die Elektrofahrzeuge ein? Hier gibt es noch nicht überall genügend Auswahl, aber wir finden die Thematik auf jeden Fall berechtigt; man kann es machen wie die Mehrheit.

Bei Artikel 16 bitte ich Sie, der Minderheit Bäumle zu folgen. Hier geht es auch um die synthetischen Treibstoffe und um die Anrechnung derselben bei Neuwagenflotten.

Bei Artikel 17 Ziffer 8 bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit Wobmann abzulehnen und der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Schliesslich noch zum Einzelantrag Grossen Jürg: Ich verstehe die Motivation, aber Herr Grossen hat selber gesagt, dass es mit den verlangten Massnahmen das Phasing-in und die Supercredits dann eben nicht mehr geben würde. Wir meinen, das ist vor allem für die Klein- und Nischenhersteller relativ schwierig, weil ihre Zielerreichung damit schwieriger wird. Die Streichung würde zu einer Verschärfung der Emissionsvorschriften führen. Wir meinen einfach auch: Die Elektromobilität wird sich entwickeln, hoffentlich nach den Vorstellungen, die wir gut fänden, aber das braucht Zeit. Die Preise sind nach wie vor hoch, auch für die kleineren Fahrzeuge – das kann sich nicht jeder Bürger leisten. Hier muss halt die Branche auch tatsächlich Modelle auf den Markt bringen, die mit einem normalen Lohn erschwinglich sind, und dort sind wir noch nicht ganz angelangt. Deshalb ist das für uns bis 2030 vor allem ein Problem der Ladestationen und dann nachher der Preise am Markt.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich möchte noch eine Frage in Bezug auf einen Artikel bzw. Absatz stellen, den Sie in Ihren Ausführungen jetzt nicht erwähnt haben, und zwar Artikel 8 Absatz 1bis. Dort haben wir mit der Kommissionsmehrheit – ohne dass ein Gegenantrag gestellt wurde – neu den Passus eingefügt, dass die Kantone im Gebäudebereich mit Organisationen der Wirtschaft oder Personengruppen Verminderungsziele vereinbaren können. Das könnte man dann also, analog zum System der Energieagentur der Wirtschaft, auch im Gebäudebereich machen. Das ist im Prinzip genau eine Erweiterung der Massnahmemöglichkeiten der Kantone, wenn sie diese Zielvereinbarung im Privatsektor abschliessen können. Ist denn der Bundesrat nicht auch der Überzeugung, dass die Kantone mit diesem Mittel, das ja in der Industrie sehr erfolgreich war, gerade im Gebäudebereich dazu beitragen könnten, die Ziele entsprechend frühzeitig zu erreichen?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Zu diesem Absatz 1bis ist zu sagen, dass es diese Möglichkeit der Kantone zum Abschluss von Verminderungszielen einfach schon gibt. Das ist nichts Neues, das gibt es also schon. Ich opponiere hier nicht, aber es ist für uns kein Mehrwert, denn man kann das schon, wenn man will. Problematisch ist hier das Korrelat. Auch bei den Abkommen ist es ja immer so, dass man dann die CO₂-Abgabe nicht bezahlen muss oder rückerstattet bekommt. Da beim Antrag der Kommissionsmehrheit keine Grenzwerte vorgesehen sind, gibt es eben auch keinen Anreiz.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Nachdem Sie die Kommissionsmehrheit in Block 1 bei doch relativ relevanten Bestimmungen in den Regen gestellt haben, gebe ich zu Beginn dieses Votums meiner Hoffnung Ausdruck, dass Sie dafür bei den Massnahmen die Anträge der Mehrheit umso mehr stützen. Die Kommission hat doch insbesondere bei den Massnahmen für die Fahrzeuge einige Pflöcke eingeschlagen.

Behandeln wir nun die technischen Massnahmen im Gebäude- und im Fahrzeugbereich. Die Minderheit Knecht lehnt es von vornherein ab, im Gebäudebereich Massnahmen zu ergreifen. Sie verweist auf die bereits unternehmen Anstrengungen. Ihr Antrag wurde in der Kommission mit 16 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Die Artikel 8 und 9 behandeln den Gebäudesektor. In der Grundanlage geht es darum, dass die Kantone bis zu einem gewissen Stichtatum die Verpflichtung haben, im Gebäudebereich die Emissionen um 50 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Schaffen die Kantone dies nicht, werden Gebäudestandards erlassen, die dann auch schrittweise verschärft werden können. Ausgehend von dieser Anlage lässt sich natürlich mit all diesen Parametern spielen – mit dem Stichtag, mit dem Reduktionsziel, mit dem Gebäudestandard, mit dem Verschärfungstempo. Die Kommissionsmehrheit schlägt Ihnen vor, das Stichtag 2030 zu wählen; in diesem Jahr müssen die Emissionen um 50 Prozent vermindert sein. Sollte sich frühestens Ende 2027 herausstellen, dass dieser Wert nicht erreicht wird, kann der Bundesrat der Bundesversammlung einen Gebäudestandard



vorschlagen. Es ist also nicht so – dies als Replik an Frau Bundesrätin Leuthard –, dass wir einfach bis 2030 warten wollten. Vielmehr hat hier die Kommission einen Punkt gemacht, indem sie sagt, dass Ende 2027 der Gebäudestandard kommen kann, sofern sich herausstellt, dass der Zielwert nicht erreicht werden kann.

Ihre Kommission verzichtet aber auf die explizite Beschreibung eines Standards, das ist so. Sie wahrt damit auch die föderalistische Kompetenzzuweisung im Gebäudebereich. Der Bundesrat hatte einen Standard von 6 Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter Energiebezugsfläche vorgeschlagen, was insbesondere den Kantonen als wesentlich zu ehrgeizig erschien. Sie plädierten für einen Wert von 20 Kilogramm CO₂ pro Quadratmeter Energiebezugsfläche; das ist im Antrag der Minderheit I (Fässler Daniel) zu Artikel 9 Absatz 1 abgebildet.

Nach unserer Diskussion gibt es nun neben der Minderheit I nur noch den Einzelantrag Guhl. Der Vertreter der Minderheit II (Müller-Altermatt) hat dem Kommissionssprecher mitgeteilt, dass auch diese Minderheit zurückgezogen wird. Es besteht also nur noch der Einzelantrag Guhl, welcher einen Kompromiss zwischen dem Entwurf des Bundesrates und jenem der Kantone darstellt.

Nach einer grösseren Abstimmungskaskade in der Kommission obsiegte der Antrag ohne Zahlen mit 14 zu 5 Stimmen bei 4 Enthaltungen gegenüber der Version der Kantone, also der Minderheit I (Fässler Daniel).

Es ist jetzt hier nicht mehr so, dass es nach dem Rückzug der verschiedenen Konzeptanträge eine riesige Abstimmungskaskade gibt. Trotzdem mahne ich zu erhöhter Aufmerksamkeit. Ich hatte beim ersten Block mitunter das Gefühl, es sei bei den Abstimmungen nicht extrem gut aufgepasst worden; Sie erlauben mir diese Bemerkung.

Es folgt in den Artikeln 10 bis 17 die Weiterführung der CO₂-Effizienzvorschriften für Personenwagen und ab 2020 auch für leichte Nutzfahrzeuge. Bei Artikel 10 empfiehlt Ihnen die Mehrheit – der Entscheid in der Kommission fiel mit 13 zu 12 Stimmen –, das Einführungsjahr der Zielwerte fix auf 2021 zu setzen. Der Entwurf des Bundesrates, aufgegriffen von der Minderheit Wobmann, könnte zur Folge haben, dass Importeure einfach vier Jahre lang – in den definierten Jahren 2021 bis 2024 – eine Busse zahlen, und das war's dann. Da hat die Kommission also eigentlich nichts anderes als einen Redaktionsfehler ausgemerzt.

AB 2018 N 1976 / BO 2018 N 1976

In Artikel 10 Absätze 3 und 4 reagiert die Kommissionsmehrheit auf den Dieselskandal. Sie verzichtet auf einen Quasi-Zuschlag, wenn dann nicht mehr im Prüfstand, sondern eben im Realbetrieb gemessen wird. Sie möchte aber, auch wenn sie diesen Zuschlag jetzt nicht will, die Sache im Auge behalten und dem Bundesrat die Kompetenz zur Anpassung erteilen. Ein entsprechender Antrag wurde in der Kommission mit 13 zu 10 Stimmen gutgeheissen. Die Opposition ist heute die Minderheit Wobmann.

Artikel 11 Absatz 2 beschreibt die Erleichterungen bei der Zielerreichung und insbesondere den Zeithorizont. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass, wenn man schon die Ziele der EU übernimmt, auch das Phasing-in im Gleichschritt mit der Nachbarschaft stattfinden soll. Ergo sollen mögliche, aber nicht zwingende Erleichterungen nicht später als in der EU beendet werden. Dafür streicht die Mehrheit Absatz 4. Die Minderheit Schilliger – der Antrag unterlag mit 12 zu 8 Stimmen – will die bundesrätliche Fassung, also ohne zeitliche Kopplung an die EU, dafür mit Absatz 4. Diese Minderheit will also schreiben: Der Bundesrat "berücksichtigt die Regelungen der Europäischen Union". Angesichts der Vertreter aus der SVP-Fraktion, die in dieser Minderheit zu finden sind, führte dies in der Kommission mitunter zu Belustigung.

Bei Artikel 12 Absatz 2 stellt sich die Frage, ob man die gesamteuropäischen Flottenwerte mit einberechnen will. Die Mehrheit der Kommission lehnt dies mit der Begründung ab, dass das reine Schönfärberei wäre. Unsere Flottenziele würden in den Flottenzielen der EU völlig untergehen und verwässert. Die Kommission lehnte den Antrag, der von der Minderheit Wobmann vertreten wird, mit 13 zu 11 Stimmen ab.

Artikel 13 Absatz 2bis schliesslich ist ein Elektromobilitäts-Förderartikel. Die Kommission hat mit 13 zu 12 Stimmen eine Kann-Formulierung eingefügt, welche es den Importeuren erlaubt, ihre Elektrofahrzeuge vom Flottenziel auszunehmen. Das hat dann zur Folge, dass sie sie auch als Projekt bei der Kompensationsstiftung Klik anbieten können. Sie müssen das nicht, aber sie können es.

Schliesslich bleibt noch die Minderheit Wobmann zu Artikel 17 Absatz 8 zu erwähnen. Dieser Antrag wurde in der Kommission mit 13 zu 12 Stimmen abgelehnt. Die Minderheit Wobmann will die Veröffentlichung der Flottendaten streichen. Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, es liege im Interesse der Allgemeinheit, dass diese Daten veröffentlicht würden. Es sind Informationen über die CO₂-Emissionen. Wir haben diese Regelung analog zur heute geltenden Praxis ins Gesetz geschrieben und wollen sie auch so behalten.

Ich danke Ihnen, wenn Sie der Mehrheit folgen. Ich bin der Meinung, wir haben damit doch ein stringentes Gesetz vor uns.

Grossen Jürg (GL, BE): Herr Kollege Müller-Altermatt, ich habe noch eine kurze Frage zu Artikel 17 Absatz



8. Da geht es um die Veröffentlichung der Liste von Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen. Können Sie noch kurz sagen, wie die heutige Regelung ist?

Müller-Altarmatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Die heutige Regelung basiert auf einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes. Die Zeitschrift "Saldo" hat 2017 die Einzeldaten gewisser Importeure veröffentlicht; das haben diese Importeure dann vor Bundesverwaltungsgericht bestritten. Das Verwaltungsgericht hat gefunden, dass ein allgemeines Interesse an dieser Veröffentlichung besteht, und das wird jetzt so gehandhabt. Wir haben uns in der Kommission versichern lassen, dass das, was wir jetzt ins Gesetz hineinschreiben, genau dieser Praxis entspricht. Die Verwaltung hat uns gesagt, dass sie das auch mit dem Datenschutzbeauftragten so abgeklärt habe. Es wird sich also in der Praxis nichts ändern.

Genecand Benoît (RL, GE), pour la commission: Nous traitons maintenant les mesures précises pour les bâtiments et les véhicules. Sans vouloir répéter les informations données par le rapporteur de langue allemande, j'aimerais relever quelques points.

Concernant les bâtiments, je souligne qu'il est question d'un objectif pour la totalité des bâtiments en Suisse. Je le précise parce que, dans les autres lois, notamment dans la loi sur l'énergie, nous nous sommes fixé des objectifs relatifs qui sont liés au nombre de personnes. Ici nous avons un chiffre absolu qui est à atteindre.

Contrairement à ce qui a été dit, même si dans les premiers votes notre conseil a abandonné l'idée de distinguer les objectifs internes et externes, vous pouvez très bien préciser les objectifs dans le cadre des mesures prévues spécifiquement pour les bâtiments. C'est ce qui est proposé.

A l'article 8, la distinction entre le projet du Conseil fédéral et la version de la majorité porte sur la question du volume et du calendrier de la réduction des émissions. La majorité a suivi finalement la proposition des cantons et prévoit une réduction de 50 pour cent à l'horizon 2030, et non entre 2026 et 2027 comme l'avait défini le Conseil fédéral. Ce résultat a été obtenu par 18 voix contre 7.

Par contre, la proposition défendue par la minorité I (Imark), dont le but est une réduction de 40 pour cent par rapport à 1990 a, elle, été rejetée par 16 voix contre 9.

Vous aurez compris que l'article 9 est un article de sanction qui ne déploie ses effets que si les cantons n'ont pas atteint l'objectif qu'ils se sont fixé ou celui que nous leur fixerons dans cette loi. Le traitement de cet article 9 est devenu un peu plus simple avec le retrait de deux propositions de minorité, mais il vaut la peine quand même de s'y arrêter une minute.

Vous avez dans cet article une proposition du Conseil fédéral qui fixe une sanction, si les objectifs de réduction des émissions par mètre carré ne sont pas atteints, qui a donné lieu à une longue discussion en commission. Peut-être que ces objectifs étaient un peu trop ambitieux, en tout cas ils ont fait réagir massivement les cantons, qui ont déployé une énergie de lobbyistes assez imparable. Vous avez de l'autre côté des membres de la commission qui ont fixé des objectifs par mètre carré plus élevés que ceux du Conseil fédéral, mais qui permettent d'inscrire dans la loi quelque chose de prévisible.

Je l'ai dit, deux propositions de minorité ont été retirées, mais Monsieur Guhl a déposé une proposition individuelle. Il nous reste donc une proposition de minorité Fässler, visant à fixer un objectif à 20 kilogrammes, une proposition Guhl, poursuivant le même objectif de 20 kilogrammes, la différence demeurant dans le moment à partir duquel on doit diminuer ce volume d'émissions de 5 kilogrammes tous les dix ans, et enfin la proposition de la majorité qui vise simplement à attendre 2027 et à décider à ce moment comment agir. Cette proposition a été assez largement acceptée en commission, par 14 voix contre 5.

Il ne faut pas forcément se méprendre sur ce résultat. Les commissaires qui composent la majorité de la commission sont des gens qui pensent qu'en 2027 nous serons plus intelligents au sujet de ces questions et qu'on saura peut-être plus précisément ce qu'on pourra exiger concernant les émissions par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année, plutôt que de fixer dans la loi un objectif de 20 kilogrammes, qui est un objectif relativement peu ambitieux. Voilà pour les questions relatives aux bâtiments.

Pour les véhicules, vous aurez compris en fait que la commission, à l'article 10, par 13 voix contre 12, veut aller un peu plus vite que le Conseil fédéral pour atteindre les 95 grammes de CO₂ par kilomètre par an en moyenne.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet de la proposition de la minorité Thorens Goumaz, à l'article 10 alinéa 1bis, dont on n'a pas beaucoup parlé. En préconisant 20 grammes de CO₂ par kilomètre par an en moyenne, cette minorité est extrêmement agressive. Cette proposition a été rejetée par 16 voix contre 8.

Je veux dire quelque chose au sujet de la production de carburants à partir d'électricité issue d'énergies renouvelables, à savoir au sujet de la proposition de la minorité Bäumle à l'article 16 alinéa 1. Cette solution est pensable. Les véhicules à moteur électrique émettent moins, si l'on tient compte de leur cycle de vie entier, que



les véhicules à moteur thermique, mais pour autant qu'on soit capable de produire suffisamment d'énergies renouvelables. Si l'électricité provient du mix européen, la différence dans la quantité des émissions de

AB 2018 N 1977 / BO 2018 N 1977

CO2 entre celles des véhicules à moteur électrique et celles des véhicules à moteur thermique est plus difficile à mettre en évidence. C'est un défi sur le plan de la production. On ne peut pas juste répéter: "Electrique, électrique, électrique!", en pensant qu'on a ainsi réglé la question des émissions de CO2.

Les articles 11 et 12 ont été commentés par mon collègue Müller-Altermatt. Je n'y reviens pas. J'ajoute simplement une observation à propos de la proposition de la minorité Wobmann à l'article 12 alinéa 2. Cette proposition vise à prendre en considération la totalité de la flotte européenne. C'est évidemment un affaiblissement de notre objectif parce qu'on sait que la Suisse a un parc automobile qui émet plus parce que ses habitants peuvent s'acheter des véhicules lourds et des véhicules puissants.

La proposition défendue par la minorité Wobmann a été rejetée par 13 voix contre 11.

Finalement, un mot encore sur la proposition de la majorité à l'article 13 alinéa 2bis.

Vous l'aurez compris, cette possibilité laissée aux importateurs de véhicules électriques de les sortir de la flotte durcit les exigences pour le reste de la flotte. Il s'agit d'une démarche visant à favoriser la mise sur le marché de véhicules électriques, qui a été acceptée par 13 voix contre 12.

Chevalley Isabelle (GL, VD): Monsieur Genecand, ma question porte sur les voitures électriques. Vous dites que ces voitures, c'est bien, pour autant qu'elles soient alimentées avec de l'électricité issue d'énergies renouvelables. Mais savez-vous qu'une voiture à moteur thermique est très inefficace puisqu'elle produit 80 pour cent de chaleur et 20 pour cent d'énergie mécanique utile?

Des études ont montré que si l'on compare des voitures à moteur thermique avec des voitures électriques alimentées par du courant produit dans une centrale à gaz, c'est-à-dire en recourant à une énergie fossile, lorsque l'on prend en compte l'ensemble du cycle de vie de la voiture – et pas uniquement les émissions des gaz d'échappement –, eh bien, en définitive, on constate que les voitures électriques alimentées par du courant produit avec des ressources fossiles présentent un bien meilleur bilan, en termes d'émissions de CO2, que les voitures à moteur thermique.

Genecand Benoît (RL, GE), pour la commission: Madame Chevalley, vous demandez une précision. Tout au long de l'examen de la loi sur le CO2, nous avons pondu des tas de rapports. Un de ces rapports, effectivement, fait le bilan sur l'électrification des transports. Comment fait-on un bilan pour qu'il soit cohérent et comprenne aussi les énergies grises? On prend des véhicules, on en choisit quelques-uns, on leur fait faire 240 000 kilomètres et on compte combien ils émettent de tonnes de CO2.

La réalité fait que, effectivement, si on étudie des véhicules diesels ou à moteur, pour un type de motorisation, on a des émissions de 40 tonnes de CO2 pour 240 000 kilomètres. Si on prend un véhicule électrique fonctionnant avec une énergie renouvelable, on tombe à 15 tonnes, ce qui est effectivement beaucoup mieux. Si, en revanche, on prend un véhicule électrique avec un mix européen, on a quand même presque 30 tonnes de CO2 qui sont émises, ce qui est néanmoins toujours mieux que les véhicules diesels ou à moteur.

Mon argument était de dire qu'on ne peut pas simplement se satisfaire de dire qu'il faut tout électrifier; cela dépend aussi de la manière dont l'électricité qui alimente ces véhicules est produite.

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, présidente): Siamo alla fine del dibattito sul blocco 2 e possiamo alle votazioni. Procederemo secondo l'ordine che è stato distribuito.

Art. 8

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... ausgestossen werden, im Jahr 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 vermindert werden.

Abs. 1bis

Die Kantone können mit Organisationen der Wirtschaft oder Personengruppen Verminderungsziele vereinbaren.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Antrag der Minderheit I

(Imark, Brunner Toni, Knecht, Müri, Page, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Abs. 1

... ausgestossen werden, im Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber 1990 vermindert werden.

Antrag der Minderheit II

(Girod, Badran Jacqueline, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Knecht, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Wobmann)

Streichen

Art. 8

Proposition de la majorité

Al. 1

... soient réduites en 2030 de 50 pour cent par rapport à 1990.

Al. 1bis

Les cantons peuvent convenir d'objectifs de réduction avec des organisations économiques ou des groupes de personnes.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Imark, Brunner Toni, Knecht, Müri, Page, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Al. 1

... soient réduites en 2030 de 40 pour cent par rapport à 1990.

Proposition de la minorité II

(Girod, Badran Jacqueline, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Knecht, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Wobmann)

Biffer

Art. 9

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Stellt der Bundesrat frühestens Ende 2027 fest, dass die Gesamtheit der Gebäude in der Schweiz voraussichtlich nicht die erhebliche Reduktion von CO₂-Emissionen erreichen kann, kann er der Bundesversammlung die Einführung eines Gebäudestandards beantragen.

Abs. 2, 3

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Fässler Daniel)

Abs. 1

Stellt der Bundesrat fest, dass das Durchschnittsziel nach Artikel 8 Absatz 1 verfehlt wurde, so dürfen:

a. Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens zwanzig Kilogramm CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro m² Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Zehnjahresschritten um jeweils fünf Kilogramm zu verschärfen.

b. Streichen

...



Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2018 N 1978 / BO 2018 N 1978

Abs. 2bis

Der Bundesrat legt die Berechnungsweise der Anforderungen nach Absatz 1 fest und berücksichtigt dabei das Standortklima.

Abs. 2quater

Der Bundesrat kann reduzierte Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen:

- a. aus technischen Gründen;
- b. für Bauten und Anlagen, für die mit dem Bund gemäss Artikel 33 eine Verminderungsverpflichtung besteht.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 1

Stellt der Bundesrat fest, dass das Durchschnittsziel nach Artikel 8 Absatz 1 verfehlt wurde, so dürfen:

- a. Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens zwölf Kilogramm CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro m² Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Zehnjahresschritten um jeweils vier Kilogramm zu verschärfen.
- b. Streichen

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Der Bundesrat legt die Berechnungsweise der Anforderungen nach Absatz 1 fest und berücksichtigt dabei das Standortklima.

Abs. 2ter

Der für Bauten rechtlich verbindlich gesicherte Bezug CO₂-neutraler erneuerbarer gasförmiger oder flüssiger Energieträger, welcher die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, kann dabei zu maximal 50 Prozent zur Erreichung der Vorgaben nach Absatz 1 Buchstabe a angerechnet werden.

Abs. 2quater

Der Bundesrat kann reduzierte Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen:

- a. aus technischen Gründen;
- b. für Bauten und Anlagen, für die mit dem Bund gemäss Artikel 33 eine Verminderungsverpflichtung besteht.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit III

(Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni)

Abs. 1

Ab 2025 dürfen:

- a. Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens zwölf Kilogramm CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro Quadratmeter Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Zehnjahresschritten um jeweils vier Kilogramm zu verschärfen.
- b. Streichen

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Der Bundesrat legt die Berechnungsweise der Anforderungen nach Absatz 1 fest und berücksichtigt dabei das Standortklima.



Abs. 2ter

Der für Bauten rechtlich verbindlich gesicherte Bezug CO₂-neutraler erneuerbarer gasförmiger oder flüssiger Energieträger, welcher die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, kann dabei zu maximal 50 Prozent zur Erreichung der Vorgaben nach Absatz 1 Buchstabe a angerechnet werden.

Abs. 2quater

Der Bundesrat kann reduzierte Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen:

- a. aus technischen Gründen;
- b. für Bauten und Anlagen, für die mit dem Bund gemäss Artikel 33 eine Verminderungsverpflichtung besteht.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Guhl

Abs. 1

Ab 2026 dürfen:

- a. Altbauten, deren Wärmeerzeugungsanlage für Heizung und Warmwasser ersetzt wird, in einem Jahr höchstens zwanzig Kilogramm CO₂ aus fossilen Brennstoffen pro m² Energiebezugsfläche verursachen. Der Wert ist in Zehnjahresschritten um jeweils fünf Kilogramm zu verschärfen.
- b. Streichen

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Der Bundesrat legt die Berechnungsweise der Anforderungen nach Absatz 1 fest und berücksichtigt dabei das Standortklima.

Abs. 2ter

Der für Bauten rechtlich verbindlich gesicherte Bezug CO₂-neutraler erneuerbarer gasförmiger oder flüssiger Energieträger, welcher die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, kann dabei zu maximal 50 Prozent zur Erreichung der Vorgaben nach Absatz 1 Buchstabe a angerechnet werden.

Abs. 2quater

Der Bundesrat kann reduzierte Anforderungen nach Absatz 1 vorsehen:

- a. aus technischen Gründen;
- b. für Bauten und Anlagen, für die mit dem Bund gemäss Artikel 33 eine Verminderungsverpflichtung besteht.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Schriftliche Begründung

Dieser Antrag kombiniert den Entwurf des Bundesrates mit den viel realistischeren Anpassungsvorschlägen der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren und einer Klausel, welche u. a. auch Biogaslösungen zulässt. Ausserdem beseitigt sie die Unsicherheit über den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Das Jahr 2026 erlaubt es den Hausbesitzern, Installateuren und Kantonen, sich rechtzeitig auf diese neue Regelung vorzubereiten, und schafft damit Planungssicherheit. Dieses Instrument ist technologieneutral bezüglich der Heizsysteme und erlaubt es dank des gegenüber dem Entwurf des Bundesrates deutlich erhöhten Emissionsgrenzwertes, insbesondere auch mit einer Gebäudehüllensanierung die Zielwerte zu erfüllen. Da die Regelung nur zur Anwendung kommt, wenn eine alte Heizung ohnehin ersetzt werden muss, führt dies nicht zu einem Zwang zum vorzeitigen Ersatz. Nichtfossile Heizsysteme sind schon heute im Betrieb günstiger als fossile Heizsysteme. Die einmaligen erhöhten Kosten zum Heizsystemwechsel fallen ohnehin jetzt oder in Zukunft an. Das Gebäudeprogramm kann hier helfen, allfällige nichtamortisierbare Mehrkosten mitzutragen. Um diese Lockerung bei den Emissionsgrenzwerten vorschlagen zu können, braucht es jedoch eine rechtzeitige und verbindliche Einführung des Instrumentes. Das Jahr 2026 lässt den Kantonen genügend Zeit, um diese neue Regelung zu kommunizieren und einzuführen. Zudem kann sie in den neuen MuK 2025 so vorgesehen werden. Da wir schon heute alle relevanten Technologien zur Umsetzung dieser Vorgabe haben, ist eine weitere Verzögerung nicht angebracht. Zu den Lösungen gehören insbesondere Wärmepumpen, Fernwärme, Holz, Solar, Biogas und umfassende energetische Sanierungen.

Antrag der Minderheit

(Knecht, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Wobmann)

Streichen



AB 2018 N 1979 / BO 2018 N 1979

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1

Si le Conseil fédéral constate, au plus tôt à la fin 2027, que l'ensemble des bâtiments sis en Suisse ne pourront pas remplir les exigences fixées en matière de réduction des émissions de CO₂, il peut proposer à l'Assemblée fédérale que des normes soient édictées à cet effet.

Al. 2, 3

Biffer

Proposition de la minorité I

(Fässler Daniel)

Al. 1

Si le Conseil fédéral constate que l'objectif moyen visé à l'article 8 alinéa 1 n'a pas été atteint, les exigences suivantes s'appliquent:

a. les bâtiments existants dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est remplacée ne doivent pas générer plus de vingt kilogrammes d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année. La valeur doit être renforcée de cinq kilogrammes tous les dix ans.

b. Biffer

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Le Conseil fédéral définit la méthode de calcul des exigences conformément à l'alinéa 1 et tient compte à cet égard du climat lié à l'emplacement.

Al. 2quater

Le Conseil fédéral peut prévoir une réduction des exigences conformément à l'alinéa 1:

a. pour des raisons techniques;

b. pour des constructions et des installations pour lesquelles il existe un engagement de réduction avec la Confédération selon l'article 33.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Müller-Altermatt, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 1

Si le Conseil fédéral constate que l'objectif moyen visé à l'article 8 alinéa 1 n'a pas été atteint, les exigences suivantes s'appliquent:

a. les bâtiments existants dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est remplacée ne doivent pas générer plus de douze kilogrammes d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année. La valeur doit être renforcée de quatre kilogrammes tous les dix ans.

b. Biffer

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Le Conseil fédéral définit la méthode de calcul des exigences conformément à l'alinéa 1 et tient compte à cet égard du climat lié à l'emplacement.

Al. 2ter

Le recours garanti juridiquement à des agents énergétiques renouvelables gazeux ou liquides pour les bâtiments et satisfaisant aux exigences légales, peut être pris en compte à hauteur de 50 pour cent au plus pour



atteindre les objectifs fixés à l'alinéa 1 lettre a.

Al. 2quater

Le Conseil fédéral peut prévoir une réduction des exigences conformément à l'alinéa 1:

- a. pour des raisons techniques;
- b. pour des constructions et des installations pour lesquelles il existe un engagement de réduction avec la Confédération selon l'article 33.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité III

(Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni)

Al. 1

A partir de 2025, les exigences suivantes s'appliquent:

- a. les bâtiments existants dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est remplacée ne doivent pas générer plus de douze kilogrammes d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année. La valeur doit être renforcée de quatre kilogrammes tous les dix ans.

b. Biffer

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Le Conseil fédéral définit la méthode de calcul des exigences conformément à l'alinéa 1 et tient compte à cet égard du climat lié à l'emplacement.

Al. 2ter

Le recours garanti juridiquement à des agents énergétiques renouvelables gazeux ou liquides pour les bâtiments et satisfaisant aux exigences légales, peut être pris en compte à hauteur de 50 pour cent au plus pour atteindre les objectifs fixés à l'alinéa 1 lettre a.

Al. 2quater

Le Conseil fédéral peut prévoir une réduction des exigences conformément à l'alinéa 1:

- a. pour des raisons techniques;
- b. pour des constructions et des installations pour lesquelles il existe un engagement de réduction avec la Confédération selon l'article 33.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Guhl

Al. 1

A partir de 2026, les exigences suivantes s'appliquent:

- a. les bâtiments existants dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est remplacée ne doivent pas générer plus de vingt kilogrammes d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année. La valeur doit être renforcée de cinq kilogrammes tous les dix ans.

b. Biffer

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Le Conseil fédéral définit la méthode de calcul des exigences conformément à l'alinéa 1 et tient compte à cet égard du climat lié à l'emplacement.

Al. 2ter

Le recours garanti juridiquement à des agents énergétiques renouvelables gazeux ou liquides pour les bâtiments et satisfaisant aux exigences légales, peut être pris en compte à hauteur de 50 pour cent au plus pour atteindre les objectifs fixés à l'alinéa 1 lettre a.



Al. 2quater

Le Conseil fédéral peut prévoir une réduction des exigences conformément à l'alinéa 1:

- a. pour des raisons techniques;
- b. pour des constructions et des installations pour lesquelles il existe un engagement de réduction avec la Confédération selon l'article 33.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2018 N 1980 / BO 2018 N 1980

Proposition de la minorité

(Knecht, Brunner Toni, Genecand, Imark, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann)

Biffer

Art. 8

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17930)

Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17931)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 9

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Le proposte delle minoranze II (Müller-Altermatt) e III (Jans) sono state ritirate.

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17933)

Für den Antrag der Mehrheit ... 167 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 25 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17934)

Für den Antrag Guhl ... 107 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 84 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 8, 9

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Dopo aver votato su tutte le proposte agli articoli 8 e 9, votiamo ora sulla proposta della minoranza Knecht che vuole stralciare ambo gli articoli.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17935)

Für den Antrag der Mehrheit/Antrag Guhl ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

(3 Enthaltungen)



Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... dürfen ab 2021 pro Jahr im Durchschnitt aller ...

Abs. 2

... dürfen ab 2021 pro Jahr im Durchschnitt aller ...

Abs. 3

Die Zielwerte nach diesem Artikel basieren auf den bisher üblichen Messmethoden. Bei einer Änderung der Messmethoden legt der Bundesrat in den Ausführungsbestimmungen die Zielwerte fest, welche den Zielwerten nach diesem Artikel entsprechen. Er bezeichnet die anwendbaren Messmethoden und berücksichtigt die Regelungen der Europäischen Union.

Abs. 4

Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb. Er trifft geeignete Massnahmen für den effektiven Vollzug dieses Kapitels, falls die Emissionen gemäss der anwendbaren Messmethode erheblich von jenen im realen Fahrbetrieb abweichen.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Knecht, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni)

Abs. 1bis

Die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ab 2030 pro Jahr im Durchschnitt auf 20 Gramm CO₂ pro Kilometer zu beschränken.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Müri, Page, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Abs. 3, 4

Streichen

Art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1

... ne doivent pas dépasser à partir de 2021 95 grammes de CO₂ par kilomètre par an ...

Al. 2

... ne doivent pas dépasser à partir de 2021 147 grammes de CO₂ par kilomètre par an ...

Al. 3

Les valeurs cibles visées dans le présent article se basent sur les méthodes de mesure utilisées jusqu'ici. En cas de changement de méthode, le Conseil fédéral fixe dans les dispositions d'exécution les valeurs cibles correspondant à celles visées dans le présent article. Il désigne les méthodes de mesure à utiliser et tient compte des réglementations de l'Union européenne.

Al. 4

Le Conseil fédéral suit l'évolution des émissions de CO₂ en conditions de circulation réelles. Il prend les mesures qui s'imposent afin que les dispositions prévues dans le présent chapitre soient mises en oeuvre si les émissions calculées selon la méthode applicable s'écartent dans une large mesure de celles constatées en conditions de circulation réelles.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Knecht, Müri, Page, Röstli, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni)

Al. 1bis

A partir de 2030, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois devront être limitées à 20 grammes de CO₂ par kilomètre par an en moyenne.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Brunner Toni, Genecand, Grunder, Imark, Knecht, Müri, Page, Ruppen, Schilliger, Wasserfallen Christian)

Al. 3, 4

Biffer

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17936)

Für den Antrag der Minderheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2018 N 1981 / BO 2018 N 1981

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17937)

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

Dagegen ... 129 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3, 4 – Al. 3, 4

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17938)

Für den Antrag der Mehrheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

(1 Enthaltung)

Mit Stichentscheid der Präsidentin

wird der Antrag der Mehrheit angenommen

Avec la voix prépondérante de la présidente

la proposition de la majorité est adoptée

Art. 11

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... während einer begrenzten Zeit erleichtern. Diese Erleichterungen sind nicht später als in der Europäischen Union zu beenden.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Streichen



Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Abs. 1

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Abs. 2

Er muss beim Übergang zu neuen Zielwerten besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der neuen Zielwerte während einer begrenzten Zeit erleichtern.

Antrag der Minderheit II

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Wobmann)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Abs. 3

Er muss bestimmte Fahrzeugkategorien vom Geltungsbereich dieses Abschnitts ausschliessen.

Antrag der Minderheit

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Wobmann)

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Grossen Jürg

Abs. 2, 3

Streichen

Schriftliche Begründung

Die maximalen durchschnittlichen Zielwerte für CO₂-Emissionen aller erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge dürfen nicht länger durch Erleichterungen und Ausnahmen abgeschwächt werden. Bis heute werden CO₂-intensive Fahrzeuge aufgrund von Absatz 3 (geltendes Recht: Art. 10a Abs. 3) von den Flottenberechnungen ausgenommen, und auf der Basis von Absatz 2 (geltendes Recht: Art. 10a Abs. 2) werden Rabatte (Phasing-in) und Supercredits für Elektroautos gewährt. Solche Erleichterungen und Ausnahmen erhöhen den CO₂-Ausstoss in der Schweiz und erschweren die Zielerreichung des Klimaabkommens von Paris. Sie sind unter dem Strich ein Etikettenschwindel. Der Bundesrat hat von diesen Abschwächungsmöglichkeiten Gebrauch gemacht, was unter anderem dazu geführt hat, dass der CO₂-Ausstoss beim Verkehr zuletzt nicht wie notwendig reduziert, sondern im Gegenteil im vergangenen Jahr gar erhöht wurde.

Art. 11

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... sur une période limitée. Ces allègements ne seront pas abolis plus tard que ceux en vigueur dans l'Union européenne.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Biffer



Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Al. 1

Biffer

Proposition de la minorité I

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Al. 2

Lors de la transition vers de nouvelles valeurs cibles, il doit prévoir des dispositions particulières qui facilitent l'atteinte de ces valeurs sur une période limitée.

Proposition de la minorité II

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Wobmann)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Al. 3

Il doit exclure certaines catégories de véhicules du champ d'application de la présente section.

Proposition de la minorité

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Fässler Daniel, Genecand, Knecht, Müri, Wobmann)

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Grossen Jürg

Al. 2, 3

Biffer

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17939)

Für den Antrag der Minderheit ... 96 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 2 – Al. 2

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza I (Wasserfallen Christian) al capoverso 2 è stata ritirata.

AB 2018 N 1982 / BO 2018 N 1982

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17940)

Für den Antrag der Minderheit II ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17941)

Für den Antrag der Minderheit II ... 121 Stimmen

Für den Antrag Grossen Jürg ... 71 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Abs. 3 – Al. 3

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza Wasserfallen Christian al capoverso 3 è stata ritirata.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17942)

Für den Antrag der Mehrheit ... 128 Stimmen

Für den Antrag Grossen Jürg ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 4 – Al. 4

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17943)

Für den Antrag der Minderheit ... 127 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 12

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Abs. 1

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung erstmals im Jahr 2022 und anschliessend alle drei Jahre Bericht, inwieweit die Zielwerte nach Artikel 10 erreicht worden sind.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Imark, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian)

Abs. 2

... für die Zeit nach 2024. Dabei werden die gesamteuropäischen Flottenwerte der Hersteller miteinberechnet.

Antrag der Minderheit

(Nussbaumer, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 3

Mit der Berichterstattung im Jahre 2025 präsentiert der Bundesrat ein modifiziertes Strategieziel für zukünftige Beschränkungen bei der erstmaligen Inverkehrsetzung von diesel- und benzinbetriebenen Personenwagen. Er berücksichtigt dabei die international koordinierte Entwicklung.

Art. 12

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Knecht, Müri, Schilliger, Wobmann)

Al. 1

Le Conseil fédéral présente tous les trois ans à partir de 2022 un rapport à l'Assemblée fédérale sur le degré d'atteinte des valeurs cibles prévues à l'article 10.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Imark, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian)

Al. 2

... pour la période postérieure à 2024. Il comptabilise l'ensemble de la flotte des constructeurs européens.



Proposition de la minorité

(Nussbaumer, Badran Jacqueline, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 3

Le Conseil fédéral présentera, avec son rapport de 2025, un but stratégique modifié concernant de futures limitations applicables lors de la première mise en circulation de voitures de tourisme à moteur diesel ou essence. Ce faisant, il tiendra compte des mesures coordonnées prises à l'échelle internationale.

Abs. 1 – Al. 1

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Abbiamo già votato sulla proposta della minoranza Wasserfallen Christian all'articolo 11 capoverso 1.

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit

Adopté selon la proposition de la minorité

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17944)

Für den Antrag der Mehrheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Mit Stichentscheid der Präsidentin

wird der Antrag der Mehrheit angenommen

Avec la voix prépondérante de la présidente

la proposition de la majorité est adoptée

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17945)

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

Dagegen ... 122 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 13

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Importeure und Hersteller können sämtliche Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen lassen. Sie müssen dies vor Beginn des betreffenden Jahres mitteilen.

Abs. 3

... Fahrzeug festgelegt. Absatz 2bis gilt sinngemäss.

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 2bis

Streichen

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Art. 13

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2018 N 1983 / BO 2018 N 1983

Al. 2bis

Les importateurs et les constructeurs peuvent excepter tous les véhicules électriques de leur parc de véhicules neufs. Le cas échéant, ils doivent le faire savoir avant le début de l'année concernée.

Al. 3

... pour chacun de ces véhicules. L'alinéa 2bis est applicable par analogie.

Al. 4, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schilliger, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 2bis

Biffer

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17946)

Für den Antrag der Minderheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 14, 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... die mittels Elektrizität aus CO₂-armer Produktion hergestellt werden (synthetische Treibstoffe) ...

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Badran Jacqueline, Girod, Grunder, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbauer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16

Proposition de la majorité

Al. 1

... produits à partir d'électricité issue d'une production à faibles émissions de CO₂ (carburants synthétiques) ...



Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Biffer

Proposition de la minorité

(Bäumle, Badran Jacqueline, Girod, Grunder, Jans, Marchand-Balet, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbauer, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17947)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 17

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian)

Abs. 8

Streichen

Art. 17

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wobmann, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Imark, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian)

Al. 8

Biffer

Abs. 8 – Al. 8

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17948)

Für den Antrag der Minderheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 94 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Block 3 – Bloc 3

Emissionshandelssystem und Kompensation bei fossilen Treibstoffen

Système d'échange de quotas d'émission et compensation applicable aux carburants fossiles

Girod Bastien (G, ZH): Bevor ich zu meiner Minderheit etwas sage, noch dies: Ich habe beim Eintreten gesagt, ich hoffe, dass der Hitzesommer etwas bewirkt hat. Doch anscheinend war der Hitzesommer nicht heiss genug dafür, dass man hier in diesem Rat sehen würde, dass Handlungsbedarf angesagt ist. Wir sind jetzt in vielen Punkten deutlich hinter die Anträge der Mehrheit der Kommission zurückgegangen. Wir haben die Vorlage



deutlich verschlechtert. Wenn das so weitergeht, werde ich mich dafür einsetzen, dass wir am Schluss diese Gesetzesrevision, welche eigentlich wichtig wäre, nicht unterstützen, denn sie muss eine Verbesserung sein. Was wir im letzten Block beschlossen haben, sind verschiedene Verschlechterungen auch in Bezug auf das, was die Bevölkerung betreffend Energiestrategie beschlossen hat. Ich bitte Sie, in diesem Block wieder etwas Boden gutzumachen. Es besteht die Chance, in diesem Block etwas gutzumachen, zum Beispiel bei der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (Klik). Hier geht es um den Inlandanteil bezüglich der Kompensationen, welche die Erdölimporteure machen müssen. Das ist wichtig für die Wirtschaft und für die Landwirtschaft, denn damit werden viele Projekte realisiert, welche nicht realisiert werden, wenn wir einfach alles im Ausland machen, und welche nicht realisiert werden, wenn wir den Deckel beim Treibstoff sehr tief ansetzen. Deshalb ist es hier wichtig, diese Projekte wirklich zu ermöglichen. Das sind Fernwärmeprojekte, bei denen Abwärme für Unternehmen in der Schweiz verwendet wird. Unternehmen werden im Klimaschutz unterstützt, die Landwirtschaft wird unterstützt. Hier wäre es eigentlich im Interesse des Klimas und der Schweiz, dass man Inlandprojekte zulässt.

Auch die Flugticketabgabe wäre in diesem Block wichtig. Es wäre wichtig, dass zumindest der Bereich der Langstreckenflüge, von dem immer noch gar nichts bezahlt wird, einbezogen wird und wie alle anderen Sektoren auch seinen Beitrag

AB 2018 N 1984 / BO 2018 N 1984

leistet. Das wäre auch für die Finanzierung der Anpassungskosten sinnvoll. Mit der Klimaerwärmung kommen riesige Anpassungskosten auf uns zu, auch wenn wir einen konsequenten Klimaschutz haben. Hier könnte man einen gewissen Beitrag leisten.

Nun zu meiner Minderheit zum Emissionshandelssystem: Hier geht es darum, dass wir uns bezüglich Anschluss des Schweizer Emissionshandelssystems an das europäische Emissionshandelssystem in der Debatte alle einig waren, dass das schlechteste aller Systeme ein nationales Emissionshandelssystem wäre. Da können Sie auch die verschiedenen betroffenen Unternehmen fragen: Das ist das, was sie am wenigsten wollen. Der Antrag meiner Minderheit besagt einfach, dass man, wenn der Anschluss an das europäische System trotzdem nicht funktioniert – sei es, weil die EU plötzlich sagt, das sei Teil des Rahmenabkommens, oder aus anderen Gründen –, nicht das nationale Emissionshandelssystem, sondern das System der freiwilligen Massnahmen einführt. Das ist also ein Antrag als Eventualantrag für den Fall, dass der Anschluss an das Emissionshandelssystem der EU nicht gelingt.

Ich meine deshalb, dass das ein Antrag wäre, dem alle zustimmen sollten.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Hier in diesem Block gibt es einige Wiederholungen, und zwar Wiederholungen in Bezug auf die fossil-thermischen Kraftwerke, die wir ja schon gestern bei der Kopplung zwischen dem EU-Emissionshandelssystem und dem Schweizer Emissionshandelssystem diskutiert haben.

Meine Minderheit zu Artikel 21 zeugt eigentlich davon, dass wir hier jetzt trotzdem im CO₂-Gesetz den gestrigen Fehlentscheid berichtigen müssen, und zwar, dass die fossil-thermischen Kraftwerke im Emissionshandelssystem nicht nach Mindestpreisen bewertet werden müssen und auch nicht die externen Kosten mit einberechnet werden müssen.

Ich habe gestern auf der einen Seite die Frage gestellt, wie man Mindestpreise festlegt, und auf der anderen Seite, wie man die externen Kosten genau einrechnet. Ich habe diese Frage auch dem Kommissionssprecher gestellt. Man konnte mir keine Angaben machen, was denn bei den fossil-thermischen Anlagen ein entsprechender Mindestpreis ist. Man weiss aber, dass sich beim Emissionshandelssystem der EU die Preise von 6 bis 7 Euro pro Tonne jetzt auf knapp 20 Franken pro Tonne erhöht haben. Deshalb wäre dann ein allfälliger Mindestpreis sicher auch im Lichte der Kursentwicklung der Zertifikate im EU-Emissionshandelssystem dynamisch anzupassen. Das wird ein sehr bürokratisches Unterfangen sein, weil man dann immer getrieben ist. Es kann auch sein, dass der Mindestpreis einer Emissionsrückerstattung bei den fossil-thermischen Kraftwerken plötzlich tiefer ist als der Emissionshandelspreis im Markt, was unmöglich das Ziel der Übung sein könnte.

Bei den Artikeln 26 und 29 habe ich die Minderheiten so formuliert, dass entsprechend – das sieht man dann auch in Block 4 wieder – die Sanktionierungen der Betreiber bei den Emissionsrechten bzw. die Ersatzleistung bei fehlender Kompensation deutlich gesenkt werden. Warum?

Man hat ja in diesem Gesetz – dann im nächsten Block – auch noch darüber zu befinden, wie hoch die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen effektiv sein soll. Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen ist heute mit 36 bis 120 Schweizerfranken pro Tonne ausstaffiert. Bei dieser Spanne wollen wir bleiben, weil man mit den aktuell 96 Franken pro Tonne in der Schweiz im internationalen Vergleich mit Abstand die höchste CO₂-Abgabe zu entrichten hat. Diese Höhe der CO₂-Abgabe ist sozusagen auch etwas der Treiber in Bezug auf die Sanktionierungen. Und



die Sanktionierungen sind dann mit 220 Franken bei der Ersatzleistung bei Nichtabgabe von Emissionsrechten bzw. mit 320 Franken bei der Ersatzleistung bei fehlender Kompensation durch den Bundesrat deutlich zu hoch angesetzt – ich sage das bewusst: deutlich zu hoch angesetzt. Dort greift dann auch der Einzelantrag Regazzi ein, der entsprechend eine niedrigere Abgabe vorschlägt. Dieser Antrag lag in der Kommission allerdings nicht vor.

Das Grundkonstrukt bzw. die Grundaussage der Anträge aus der FDP-Fraktion, wie wir sie Ihnen präsentieren, ist: Wir akzeptieren die heutige Höhe der CO₂-Abgabe bis maximal 120 Franken – es ist wie gesagt die höchste Abgabe, die man international kennt. Aber entsprechend muss man bei den Sanktionierungen realistisch bleiben. Deshalb beantragen wir bei Artikel 26 Absatz 1 einen Betrag von 125 Franken pro Tonne CO₂-Äquivalente und bei Artikel 29 entsprechend als Ersatzleistung einen Betrag von 160 statt gemäss Bundesrat und Mehrheit 320 Franken. Das alles fordern wir im Lichte einer kohärenten Legiferierung bezüglich Abgabehöhe und Sanktionierung.

Jans Beat (S, BS): Herr Wasserfallen, die FDP-Liberale Fraktion hat mit ihren Anträgen dieses CO₂-Gesetz bis zur Unkenntlichkeit, bis zur Sinnlosigkeit zerzaust, und jetzt wollen Sie mit Ihrem Minderheitsantrag zu Artikel 21 noch einen Schritt weiter gehen. Sehe ich das richtig? Sie wollen es zulassen, dass wir in der Schweiz in Zukunft mit Gaskraftwerken Strom produzieren?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Kollege Jans, erstens wurde der Ausstieg aus der Kernenergie von Ihnen beschlossen. Auch die Gaskraftwerkstrategie, mit der man dann im Falle eines Falles die Lücke füllen soll, wurde von Ihnen beschlossen.

Zweitens, Herr Kollege Jans, ist der Antrag, der hier vorliegt, nicht der Antrag des Bundesrates: Der Antrag des Bundesrates ist ohne diesen Zusatz formuliert. Warum?

Sie verlangen einen Mindestpreis. Sie können aber einerseits nicht formulieren, wie hoch der Mindestpreis hier sein soll. Andererseits verlangen Sie auch, dass die externen Kosten einberechnet werden. Ich habe gestern dem Kommissionssprecher die Frage gestellt, aber es konnte keine Angabe dazu gemacht werden, wie genau die externen Kosten in die Rechnung einfließen sollen. Wenn Sie dann, Herr Kollege Jans, auch bestehende Anlagen ... Sie hören ja nicht einmal zu! Dann ist die Frage nicht so wichtig.

Bitte die nächste Frage!

Mazzone Lisa (G, GE): Monsieur Wasserfallen, j'ai tout à coup un doute sur les faits historiques. Est-ce que ce ne sont pas les votantes et les votants qui ont décidé de la sortie du nucléaire?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Oui, Madame Mazzone, c'est exact. Et la conséquence en est que l'on doit discuter maintenant de mesures pour l'avenir. Si nous sommes vraiment conscients du fait qu'il y aura une lacune dans la production énergétique, nous ne devons pas inscrire dans cette loi des articles qui punissent tous les investissements qui ont déjà été faits jusqu'à aujourd'hui. Il faut être raisonnable dans cette discussion et ne pas fixer dans la loi des freins aux investissements.

Schilliger Peter (RL, LU): Ich habe in Block 3 drei Minderheiten eingereicht. Die ersten beiden Minderheiten betreffen Artikel 23. Sie wurden gestern beim Geschäft 17.073 bereits behandelt. Hier geht es um einen gewissen Swiss Finish, wie ich das betitelt habe, in Bezug auf die Emissionsrechte. Gestern wurde darüber abgestimmt, leider haben wir gestern knapp verloren. Die gestrige Abstimmung richtete sich auf das geltende CO₂-Gesetz, die Abstimmung von heute oder in der nächsten Beratung gilt für das künftige CO₂-Gesetz ab 2020. Da hoffe ich natürlich, dass diese beiden Minderheiten zu Mehrheiten werden. Inhaltlich gehe ich nicht mehr darauf ein, man kann im Amtlichen Bulletin zur gestrigen Verhandlung alles nachlesen.

Eine der wichtigsten Diskussionen zu Artikel 27 betrifft die Frage, wie die Kompensation bezüglich Treibstoff bei der Mobilität vorgenommen wird. Ich habe schon vorhin auf diesen Punkt hingewiesen. Da braucht es eine gewisse Menge an Kompensationsverpflichtungen, damit wir dieses 50-Prozent-Ziel erreichen können. Da stellt sich dann die Frage, wie viel davon im Inland zu geschehen hat. Da hat der Bundesrat eine Manipulermasse. Der Umfang dieser Manipulermasse ist

AB 2018 N 1985 / BO 2018 N 1985

in verschiedenen Bereichen definiert. Der Bundesrat möchte hier mindestens 15 Prozent haben. Die Mehrheit hat jetzt definiert, dass im Jahr 2030 mindestens 20 Prozent erreicht sein müssen. Meine Minderheit sagt, es sollten höchstens 20 Prozent sein.

Man muss verstehen, dass die Umsetzung der Kompensationspflicht im Inland eine sehr teure Sache ist. Wir



haben in der Kommission eine Darstellung von der Verwaltung erhalten, wie sich diese Kostenentwicklung in Rappen ausdrücken könnte. Je nach Höhe und je nach Ansatz dieser Kompensationsverpflichtung und je nach Höhe des Inland- und des Auslandanteils können das zwischen 5,7 Rappen und 24,9 Rappen sein – also eine riesige Spanne.

Nun haben wir eine Mehrheit, die sagt: Wir wollen diesen Kostenzuschlag bei 8 Rappen deckeln. Dies soll vor allem aus politischen Gründen geschehen; denn wenn diese Deckelung nicht vorhanden ist, wird es mit einem möglichen Referendum beim Volk sehr, sehr schwierig. Wenn man jetzt diese 8 Rappen nimmt – das ist ein Mehrheitsbeschluss – und parallel dazu sagt, 20 Prozent der Kompensation müssten in der Schweiz passieren, dann geht das nicht auf. Vermutlich hätten diese 20 Prozent im Inland etwa die Wirkung von 13 oder 14 Rappen. Also müssen wir hier irgendetwas korrigieren. Entweder will man keinen Deckel, hebt den Deckel oder beschränkt sich auf eine kleinere Menge an Kompensationsverpflichtungen in der Schweiz.

Wir wollen den Handlungsspielraum des Bundesrates nicht einschränken, sondern sagen, er habe den Spielraum, zwischen theoretisch 0 und 20 Prozent den richtigen Wert zu definieren, sodass ein Kostendeckel von 8 Rappen möglich ist. Das würde also heissen: Flexibilität, mit dem ehrgeizigen Ziel, im Inland etwas zu machen. Darüber streiten wir nicht, wir verhindern eine Umsetzung im Inland nicht. Aber die Leitplanke ist mit 8 Rappen Kostenzuschlag auf allen in diesem Gesetz definierten Massnahmen gesetzt. Dies ist die Logik dieses Minderheitsantrages.

Ich bitte Sie, wenn Sie 8 Rappen als akzeptabel beurteilen, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen. Sonst ist dieses Gesetz in sich nicht schlüssig, geht rechnerisch nicht auf.

Rösti Albert (V, BE): Meine Minderheitsanträge betreffen auch Artikel 27, und zwar die Absätze 2 und 3ter. Es handelt sich hier bei diesem Artikel im Grundsatz um das Thema der Kompensation bei fossilen Treibstoffen, namentlich bei Benzin und Diesel. Der Bundesrat wollte die Kompensation wie folgt regeln: gemäss Absatz 1 Buchstabe a mit Bescheinigungen – das ist unbestritten – und gemäss Buchstabe b mit erneuerbaren Treibstoffen, das heisst mit Biotreibstoffen, der Veresterung von Speiseabfällen, die natürlich viel teurer zu stehen kommt. Gemäss Bundesrat soll die Kompensation bis 90 Prozent betragen, also fast alles, wobei 15 Prozent im Inland und 5 Prozent durch Biotreibstoffe kompensiert werden müssen.

Wenn man die Rechnung mit diesen Anforderungen macht, kommt man je nach Preissituation auf einen Benzinpreisaufschlag von – hören Sie gut zu – 15 bis 20 Rappen oder mehr. Wir sprechen bei diesem Gesetz von erheblichen Benzinpreisaufschlägen. Das war dann einer Mehrheit der Kommission doch zu viel. Deshalb wurde in einer ersten Verbesserung in der Kommission die Vorgabe gestrichen, dass der Anteil der Kompensation durch Biotreibstoffe 5 Prozent betragen muss. Biotreibstoffe sind in der Produktion etwa einen Franken teurer als normaler Treibstoff. Bei einer Zumischung von 5 Prozent macht das schon 5 Rappen pro Liter aus. Damit kommen wir also schon mal 5 Rappen herunter von diesem Preisaufschlag.

Jetzt wurde dieser Antrag, die 5 Prozent zu streichen, in der Kommission gleichzeitig mit dem Antrag eingereicht, Biotreibstoffe zu berücksichtigen. Das war natürlich nicht die Meinung. Die Kommission hat dann die 5 Prozent gestrichen, die Möglichkeit der Kompensation von Biotreibstoffen aber im Entwurf belassen. Deshalb ist der Konsistenz wegen mein erster Minderheitsantrag bei Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b zurückzuziehen: Ich ziehe diesen Minderheitsantrag also zurück.

Mit der Streichung des Anteils der Biotreibstoffe konnten, wie gesagt, 5 Rappen vom Preisaufschlag reduziert werden. Das reicht aber noch nicht, um den Anstieg von höchstens 5 Rappen pro Liter, wie ihn mein Minderheitsantrag postuliert, zu realisieren. Einige mögen denken, dass 5 Rappen wirklich sehr wenig seien. Denken Sie daran: Wir haben beim NAF auch schon 4 Rappen – das gäbe dann 9 Rappen oder jährlich, bei 20 000 Kilometer Fahrt, über 200 Franken, genau sind es 225 Franken. Nur diese eine kleine Massnahme hat diese Wirkung. Ich erinnere daran, dass man uns einmal versprochen hat, das werde 40 Franken kosten.

Wir meinen, dass der Aufschlag auf 5 Rappen pro Liter Treibstoff reduziert werden könnte; deshalb der zweite Minderheitsantrag. Damit es möglich ist, diese Deckelung von 5 Rappen einzuhalten, stelle ich mit meiner Minderheit den Antrag, dass die Inlandkompensation statt auf mindestens 15 Prozent auf höchstens 10 Prozent zu reduzieren sei. Das heisst, dass man mehr im Ausland kompensieren muss, womit man entsprechend billiger wekommt, sodass auch der Treibstoffaufschlag wieder günstiger ist.

Ich bitte Sie, dem zuzustimmen. Diese Korrektur braucht es auch noch bei einer Deckelung bei 12 Rappen. Auch diese Deckelung wäre mit den bestehenden Massnahmen nicht abgestimmt. Damit die Konsistenz auf alle Fälle gewahrt ist, ersuche ich Sie, weil es zu diesem Artikel gehört, mit meinem Minderheitsantrag auch gleich den Einzelantrag Regazzi zu unterstützen.

Rytz Regula (G, BE): Sehr geehrter Kollege Rösti, könnten Sie hier bitte noch Ihre Interessenbindung, also



Ihre Verbindung zur Erdölvereinigung, offenlegen?

Rösti Albert (V, BE): Danke für die Frage, Frau Kollegin Rytz! Ich habe bewusst keine Interessenbindung offengelegt, weil bei diesem Minderheitsantrag keine meiner Interessenbindungen betroffen ist. Es geht hier um Treibstoff, und ich habe keine Interessenbindung im Zusammenhang mit Treibstoff.

Aber ich sage Ihnen, dass ich – das wissen Sie – Präsident von Swissoil bin. Es sind die kleinen, bescheidenen etwa 200 Öltransporteure, die ich vertrete, damit ihre Rahmen-, ihre Arbeitsbedingungen okay sind. Damit vertrete ich auch noch die kleinen Hausbesitzer, die ihre Ölheizung nicht unnötig schnell herausreissen und keine hohen Kosten haben möchten, die sich nämlich die meisten nicht leisten können. Es sind Kosten, die Sie, Frau Rytz, immer negieren. Wenn jemand die Ölheizung ersetzen muss, kostet das 10 000 bis 20 000 Franken, auch wenn die Heizung noch nicht abgeschrieben ist. Diese Leute vertrete ich gerne im Land: Es sind nämlich immer noch etwa 45 Prozent.

Vogler Karl (C, OW): Vorab: Meine Minderheit III zu Artikel 27 Absatz 3ter ziehe ich zurück. Entsprechende Ausführungen erübrigen sich.

Ich spreche zu meiner Minderheit II zu den Artikeln 30a bis 30c zum Thema der Flugticketabgabe. Dazu vorab drei Fakten:

1. Unsere sämtlichen Nachbarländer – mit Ausnahme von Liechtenstein, ich glaube, es hat dort keinen entsprechend relevanten Flughafen – erheben in irgendeiner Form eine Luftverkehrssteuer, übrigens gleich wie das Vereinigte Königreich, Norwegen und Schweden; die Niederlande ziehen in Kürze nach. Ein Umwegverkehr nach Frankfurt, München, Amsterdam oder London ist bei Einführung einer Flugverkehrsabgabe ausgeschlossen, gleich auch wie ein Standortnachteil für unsere Flughäfen. Ohne Flugticketabgabe steht die Schweiz vielmehr als einziges Land in Mitteleuropa isoliert da.

2. Fliegen ist in den letzten Jahren massiv billiger geworden. Allein zwischen 2010 und 2016 haben die privaten Flugreisen der Schweizerinnen und Schweizer um über 50 Prozent zugenommen. Gemäss der neuesten Ausgabe des Journals "Aeropolitics", der Ausgabe 4/18, die letzte Woche hier ausgeteilt wurde, sagt die Swiss, die Landesflughäfen operierten "am Limit". Und trotzdem wehrt sich die Branche mit Händen und Füssen gegen eine Flugticketabgabe.

AB 2018 N 1986 / BO 2018 N 1986

3. Der Flugverkehr ist aktuell der einzige Bereich der Schweizer Klimapolitik ohne klimapolitische Massnahme. Ein Bericht im Auftrag des Bundesamtes für Raumplanung beziffert die externen Kosten der Schweizer Luftfahrt für das Jahr 2015 auf 1,2 Milliarden Franken, wovon knapp 900 Millionen Franken auf Klimakosten entfallen. Wenn nun gesagt wird, mit der Einbindung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2020 und in der Folge dann zuerst freiwillig in das Klimaschutzinstrument Corsia führe eine Flugticketabgabe zu einer Doppelbelastung, so gilt es festzuhalten, dass die Einbindung in den Emissionshandel nur zu absolut marginalen und damit vernachlässigbaren Preiserhöhungen führen wird und von Corsia nur eine geringe Umwelteffektivität erwartet wird. Ich verweise auf eine entsprechende Publikation des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt und auch auf die gestrigen Ausführungen der Bundesrätin zu Corsia. Im Übrigen haben wir ja gestern eine Doppelbelastung ausgeschlossen bzw. den Bundesrat dazu bevollmächtigt.

Ein Weiteres an dieser Stelle: Selten habe ich eine derart breite Unterstützung für ein Anliegen in der Bevölkerung gespürt wie für eine Flugticketabgabe. Die breite Bevölkerung ist sich einig: Fliegen ist zu billig. Eine Flugticketabgabe tut not, man wartet nur darauf. Entsprechend kann es nicht sein, dass die Politik der öffentlichen Meinung hinterherhinkt und nichts Substanzielles für eine bessere Klimaverträglichkeit des Luftverkehrs unternimmt.

Ein Letztes: Es braucht bei dieser Vorlage, also dem CO₂-Gesetz, Ausgewogenheit, damit dieses Gesetz akzeptiert wird. Es kann nicht sein, dass diejenigen, die abgelegen wohnen und auf ein Fahrzeug angewiesen sind, einen höheren Treibstoffpreis zahlen als Personen, die schnell über das Wochenende nach New York fliegen und damit wesentlich höhere Klimaschäden verursachen und nichts dafür bezahlen.

Ich bitte Sie, dem Antrag meiner Minderheit II, welcher im Gegensatz zum Antrag der Minderheit I (Nussbaumer) eine Teilzweckbindung für Massnahmen, die der Bewältigung von Klimaschäden oder Anpassungsmassnahmen vorsieht, zuzustimmen.

Grunder Hans (BD, BE): Ich vertrete hier zwei Minderheiten. Die erste Minderheit betrifft Artikel 27 Absatz 3ter. Dort sind die verschiedenen Anträge bezüglich Deckelung der maximalen Benzinpreiserhöhung versammelt. Der Antrag meiner Minderheit IV verlangt ein Maximum von 13 Rappen pro Liter Treibstoff. Grundsätzlich finde ich es wichtig, dass wir hier in diesem Gesetz eine Deckelung vorsehen, nicht zuletzt – da bin ich mit Herrn



Schilliger wieder einverstanden –, weil bei einem Abstimmungskampf sonst wieder die wildesten Fantasiestellen herumgeboten werden. Diese Fantasien kennen wir noch von der Abstimmung über das Energiegesetz her. Deshalb ist es wichtig, dass wir hier eine obere Limite festsetzen, und mein Vorschlag ist 13 Rappen.

Warum 13 Rappen? Es gab Untersuchungen, und es gibt Berichte, die die Kommission öffentlich gemacht hat, die ganz klar aufzeigen, dass wir wahrscheinlich im Minimum 12 Rappen brauchen. Mit 13 Rappen hat der Bundesrat den entsprechenden Handlungsspielraum, um bis an diese Grenze zu gehen. Noch einmal, lieber Albert Rösti, das ist verkraftbar.

Ich habe es gestern gesagt, und ich wiederhole mich hier: Im Moment sollte der Benzinpreis an unseren Tanksäulen aufgrund des Ölpreises im Welthandel im Minimum 10 Rappen tiefer sein, als er effektiv ist. Ich habe Ihnen gestern gesagt – und sage es noch einmal, denn heute sind etwas mehr Leute im Saal -: Der Preis ist nicht tiefer, weil der Rhein praktisch kein Wasser hat; er ist um genau diese 10 Rappen verteuert, weil die Transportkosten von Rotterdam bis nach Basel dadurch um etwa das Zwanzigfache höher sind. Das ist ein Paradebeispiel, um zu zeigen, was wir mit richtiger Klimapolitik erreichen könnten.

Ich begreife nicht, dass man da nicht einsichtig ist, dass man trotz diesem Anschauungsunterricht, den wir diesen Sommer zur Genüge gehabt haben, nicht endlich vernünftig wird. Ich verstehe vor allem die Landwirtschaftsvertreter überhaupt nicht mehr, die hier diesen Anträgen nicht zustimmen. Sie sollen dann nächstes Jahr, wenn die nächste Trockenperiode kommt, nicht wieder um Geld betteln. Ich habe in der Eintretensdebatte gesagt, sie hätten das zugute, aber dann sollen sie hier auch zu diesen Anliegen stehen und helfen, Lösungen zu finden, die schlussendlich viel weniger kosten – das zu diesem Antrag.

Dann noch zu Artikel 27 Absatz 3bis: Dort habe ich einen Minderheitsantrag gestellt, der verlangt, dass bei den Elektrofahrzeugen die CO₂-Emissionen zu mindestens 3 Prozent aus erneuerbarem Strom kommen. Ich hoffe, dass wenigstens hier eine klare Mehrheit entsteht. Denn es ist ja wirklich so, das wird bei den Elektrofahrzeugen immer wieder diskutiert: Es macht wenig Sinn, diese mit Strom aus Kohlekraftwerken zu bedienen. Das ist wirklich ein Unsinn. Mit dieser beantragten Regelung fördern wir, dass die Elektrofahrzeuge auch mit erneuerbarer Energie "aufgetankt" werden, und ich hoffe doch, dass man diesem sehr vernünftigen Minderheitsantrag zustimmt. Er hat im Moment noch eine Unschönheit, die ich zu Protokoll geben möchte: Der Grund ist, dass er einen Bezug zu Kapitel 2 der Vorlage hat. Dort wäre, wenn der Mehrheitsantrag bei Artikel 13 durchgekommen wäre, auch schon eine Massnahme beschlossen worden. Das müsste dann, wenn mein Minderheitsantrag angenommen würde, die ständerätliche Kommission respektive der Ständerat noch entsprechend korrigieren, damit es wieder stimmig ist.

Rösti Albert (V, BE): Eine Vorbemerkung zu meiner Frage: Ich erkläre Ihnen dann gerne mal noch bilateral die Bedeutung relativer und absoluter Preise und was es für die Wettbewerbsfähigkeit ausmacht, wenn ein Land die Preise allein erhöht.

Aber meine Frage ist anderer Natur. Erachten Sie es als Emmentaler, als der Landwirtschaft nahestehender Politiker – der auch viel von der Landwirtschaft profitiert hat und deswegen hier im Saal sein kann – nicht als mehr als zynisch, den Landwirtschaftsvertretern vorzuwerfen, sie würden hier nicht helfen, wenn sie Kompensationsmassnahmen wegen Trockenheit fordern? Wir wissen wohl – Sie selber auch –, dass jede Massnahme, die wir hier machen, höchstens beispielhaft für die Welt sein kann, aber keine einzige Trockenheit, keinen einzigen Steinschlag in diesem Land verändern wird.

Grunder Hans (BD, BE): Erstens: Diese Platte, wonach wir keinen Beitrag leisten könnten, kenne ich mittlerweile zur Genüge. Ich teile vielmehr die Meinung unserer Vorfahren, die vor hundert Jahren die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken zu beschliessen hatten. Das führte zu einer grossen wirtschaftlichen Entwicklung. Ich sehe das also anders.

Zum Zweiten – vielleicht müssen wir das auch noch bilateral klären -: Wie kommen Sie dazu, zu sagen, dass ich dank der Landwirtschaft im Emmental hier in diesem Saal sein dürfe? Ich weiss nicht, wie Sie das genau meinen.

Jetzt zur eigentlichen Frage, die Sie gestellt haben: Ich stehe dazu. Ich verstehe diese Landwirte nicht, wenn sie sagen, dass es nicht mehr Massnahmen brauche, wenn man betrachtet, welche Schäden in vielen Bereichen – beispielsweise Permafrost – entstehen. Schauen Sie, Sie als Bergler, nur einmal die Gletscher an. Da erübrigen sich weitere Worte. Es braucht jetzt viele Massnahmen. Sie können ja lesen, was es kostet, nichts zu tun. Wenn die Schweiz als gutes Beispiel vorangeht, auch wenn unser Beitrag aufgrund unserer Grösse ein limitierter ist, dann erreichen wir zumindest eine Wirkung durch unser vorbildhaftes Verhalten.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Nous en arrivons à la délicate question du prix de l'essence. Ma minorité s'intéresse à l'article 27 alinéa 3ter. Cette partie de la loi traite des compensations de CO₂ qui sont exigées de



la part des importateurs de carburant. L'article 27 permettra d'augmenter la part des émissions de CO₂ que les importateurs doivent compenser. Or qui dit augmentation des compensations de CO₂, dit augmentation de leur financement, qui sera répercutée sur le prix de l'essence. Le Conseil fédéral n'avait pas prévu de fixer un plafond à cette hausse du prix de l'essence. Mais la commission s'est malgré cela lancée dans un long débat

AB 2018 N 1987 / BO 2018 N 1987

sur le sujet, au risque de déboucher sur des contradictions internes à la loi, puisque l'on ne peut pas exiger des importateurs un certain niveau de compensation, tout en lui fixant un plafond pour les coûts de ces compensations qui ne permet plus de les financer.

Plusieurs minorités vous proposent dès lors des plafonds plus ou moins élevés. Nous nous sommes basés, pour effectuer cette discussion, sur un rapport que l'administration nous a fourni sur demande de Monsieur Schilliger. Ce rapport expose des scénarios concernant l'évolution des prix des compensations. Il faut tenir compte de plusieurs paramètres. En effet, l'augmentation du taux des compensations n'est pas le seul facteur pertinent. Le coût des compensations elles-mêmes évoluera, probablement à la hausse. C'est en particulier le cas des compensations à l'étranger, pour lesquelles nous ne pourrions plus indéfiniment compter sur des coûts avantageux. En effet, contrairement à la situation qui avait cours à l'époque du protocole de Kyoto, les pays en développement ont maintenant leurs propres objectifs de réduction des émissions de CO₂ et, dès lors, leurs propres projets de réduction des émissions sur leur territoire. Ils vont tout naturellement se concentrer sur les réductions des émissions de CO₂ pouvant être réalisées à meilleur compte, ne laissant pour les projets de compensations issus de l'étranger que les plus onéreux.

Le rapport précise que l'évolution des coûts est difficile à évaluer, mais il présente néanmoins une fourchette potentielle de majoration des prix à moyen terme. Celle-ci va de 5,7 à 24,9 centimes par litre. J'ai dès lors formé une minorité afin de pouvoir fixer un plafond qui se situe quand même un peu en dessous du "worst case", c'est-à-dire à 20 centimes par litre. Il s'agit tout simplement de tenir compte, de manière réaliste, de l'évolution des coûts du système que la majorité du parlement a choisi.

Le débat en commission a montré qu'une telle proposition, pourtant réaliste selon le rapport livré par le Conseil fédéral, n'avait aucune chance, et je doute qu'il en soit autrement dans notre conseil. Comme la cascade de votes est déjà d'une grande complexité, et pour éviter toute tentative de vote tactique, je retire ma proposition de minorité V en vous demandant toutefois de soutenir celles qui s'en rapprochent le plus.

Permettez-moi encore quelques considérations sur le fond. Je peine toujours à comprendre pourquoi nous n'avons pas opté pour une taxe incitative sur l'essence, plutôt que pour ce système complexe et passablement bureaucratique prévoyant des compensations. Nous savons tous que la question du prix de l'essence est un sujet extrêmement sensible aux yeux de nos concitoyens. Or, dans le système que nous avons choisi, les recettes issues de la hausse du prix de l'essence ne sont pas reversées à la population. Elles sont certes investies dans des mesures de réduction des émissions de CO₂ qui ont lieu en partie sur notre territoire, mais en partie seulement, le reste étant dépensé à l'étranger, où d'autres en profitent.

Avec un système de taxe incitative, nous aurions pu réinjecter une partie des recettes dans des projets pour soutenir la population dans la transition vers l'électromobilité et redistribuer le reste aux particuliers et aux entreprises, comme nous le faisons déjà avec la taxe sur le CO₂ portant sur le mazout. Cette procédure est éprouvée et elle a donné de bons résultats dans le domaine du bâtiment. Elle est plus simple, plus transparente, plus fiable et plus sociale. Assortie à des prescriptions strictes sur les moyennes d'émissions des véhicules, elle encouragerait les automobilistes à opter pour des véhicules plus efficaces ou pour des véhicules électriques, ce qui ménagerait leur porte-monnaie, tout comme le climat.

Au lieu de cela, quelle que soit la configuration que nous lui donnerons, nous devrons gérer un système complexe, dont l'impact en termes de réduction des émissions de CO₂ est moins assuré, et qui ne sera finalement pas plus agréable pour les automobilistes et la population, puisque la population, en définitive, ne reverra pas son argent. En effet, l'argent ne sera pas redistribué aux citoyens et aux entreprises, comme cela serait le cas avec une taxe incitative. C'est vraiment un regret de ma part, mais puisque nous avons choisi le système des compensations, je vous engage à le rendre le plus crédible et le plus efficace possible.



Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.50 Uhr
La séance est levée à 12 h 50

AB 2018 N 1988 / BO 2018 N 1988