



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 3 (Fortsetzung) – Bloc 3 (suite)

Nussbaumer Eric (S, BL): Wir sind jetzt beim CO₂-Gesetz bei den Artikeln 30a bis 30c. Den ersten Satz müssen Sie sich merken: Ein Flug Zürich-New York und wieder zurück in die schöne Schweiz verursacht zirka 4 Tonnen CO₂-Ausstoss pro Passagier. 4 Tonnen CO₂-Ausstoss pro Passagier! Fliegen ist eine massive Klimabelastung, genauso wie der Lärm in diesem Saal. Man kann es drehen, wie man will: Fliegen ist auf unserem Planeten ein Privileg der Reichen. Ich zitiere aus dem "Tages-Anzeiger": "Kaum ein anderes Volk fliegt so viel wie die Schweizerinnen und Schweizer."

AB 2018 N 2050 / BO 2018 N 2050

Zwischen 2010 und 2015 ist die durchschnittliche Anzahl der Flugreisen um 43 Prozent gestiegen. Die in der Luft zurückgelegte Strecke ist sogar um 57 Prozent angewachsen. Von der Distanz her fliegt jeder Schweizer einmal im Jahr auf die Kanarischen Inseln und zurück."

Bei dieser klimaschädigenden Tatsache setzt die hier beantragte Flugticketabgabe an. Wenn schon so viel geflogen wird, dann muss wenigstens der Preis ungefähr stimmen. Dies erreicht man am besten mit einer Umweltlenkungsabgabe. Die bestehende Privilegierung der Flugindustrie ist zudem klimapolitisch überhaupt nicht zu begründen, denn noch immer sind Fluggesellschaften von zwei entscheidenden Abgaben befreit: der Mehrwertsteuer und der Mineralölsteuer. Begründet wird diese Verschonung der Flugindustrie damit, dass fast alle anderen Länder aufgrund von internationalen Abkommen auch auf solche Steuern verzichten. Aber gerade darum haben umliegende Länder die Flugticketabgabe eingeführt. Wenn die Schweiz, wenn unser Land keine solche Abgabe einführt – ja, Frau Bundesrätin –, wenn wir das nicht einlösen, dann betreiben wir nichts anderes als bewusstes, auch vom Bundesrat gewolltes Umweltdumping.

Die beantragte Flugticketabgabe ist eine klassische Lenkungsabgabe: Wer fliegt, bezahlt, wer nicht fliegt, bezahlt nicht; über die vollständige Rückerstattung werden alle Einwohner des Landes wieder berücksichtigt. Es gibt dazu auf der Fahne zwei Anträge: Kollege Vogler will eine teilweise Rückerstattung. Ich will, dass der ganze Abgabenertrag an die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz zurückfliesst. Das ist eine klare und nachvollziehbare umweltpolitische Konzeption. Entscheiden Sie selber, ob Sie eher dem Antrag Nussbaumer mit einer reinen Lenkungsabgabe folgen möchten oder ob Sie bereits heute bei der Einführung einer solchen Abgabe eine Teilzweckbindung wollen.

Wer auch immer obsiegt in diesem Kampf: Am Schluss müssen Sie sich entscheiden, ob Sie die Fliegerei weiterhin von den Klimaschutzbemühungen ausnehmen wollen. Sie können das Gebäudeprogramm noch lange optimieren, Sie können auch die Emissionsgrenzen von fossilen Fahrzeugen senken, Sie können die Brennstoffe belasten, aber wenn Sie dies ohne Lenkungsabgabe bei der Fliegerei tun, bleibt das alles ein bisschen oberflächliche "Pflasterlipolitik". Die Fliegerei ist für einen grossen Teil der Klimaschäden zuständig, sie sollte





nicht ausgenommen werden. Eine staatsquotenneutrale Lenkungsabgabe im Sinne einer Ticketabgabe ist die richtige Antwort.

Ich bitte Sie, meine Minderheit zu unterstützen.

Heer Alfred (V, ZH): Geschätzter Kollege Nussbaumer, Sie haben gesagt, dass man mit einem Flug Zürich-New York – ich nehme an, damit ist der Hin- und Rückflug gemeint – (*Zwischenruf Nussbaumer: Ja!*) 4 Tonnen CO₂ verursacht. Wie kommen Sie auf solch fantastische Zahlen, wenn es eigentlich nur die Hälfte ist?

Nussbaumer Eric (S, BL): Diese Zahl ist richtig, sie ist so publiziert worden.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Kollege Nussbaumer, Sie sagen ja, Fliegen sei ein Privileg der Reichen. Wie wollen Sie denn mit einer Lenkungsabgabe eine Lenkung erreichen?

Nussbaumer Eric (S, BL): Die Lenkungsabgabe ist ja so konzipiert, dass man auf dem Ticket eine Zusatzbelastung hat, diese aber nirgends in die Staatskasse fliesst, sondern am Schluss wieder zurück an die Leute verteilt wird. Das ist eine typische Konzeption bei einer Lenkungsabgabe. Das heisst, dass Sie sich vielleicht überlegen, ob Sie für 150 Franken nach London reisen wollen oder nicht, weil Sie dann noch eine Flugticketabgabe von 30 oder 40 Franken haben. Es ist immer noch sehr günstig, aber Sie werden sich das zweimal überlegen, Herr Jauslin.

Keller Peter (V, NW): Herr Kollege Nussbaumer, Ihr Motto ist ja: "Lieber mehr für alle als viel für wenige." Wenn Sie das Reisen verteuern, werden Sie ja dafür sorgen, dass die Mobilität nicht mehr allen ermöglicht wird. Vielmehr wird das Reisen noch mehr ein Privileg der Reichen sein.

Nussbaumer Eric (S, BL): Geschätzter Kollege Keller, es ist sehr schön, wie Sie sich jetzt für Leute einsetzen, die nicht so reich sind wie wir zwei. Schlussendlich ist es so, dass Sie aus der Fraktion der Klimaleugner kommen. Sie möchten eigentlich gar keine Klimapolitik machen. Schlussendlich geht es darum, ob wir eine kohärente Klimapolitik machen oder ob wir gewisse Branchen einfach auslassen und dort nichts regulieren. Bei der Flugindustrie ist es offensichtlich, dass Regulierungsbedarf besteht. Warum soll man eine Abgabe auf Gebäuden einführen, wenn gleichzeitig die Fliegerei als grosse Verursacherin von Klimaschäden nicht belastet wird? Das ist die einzige Frage, die Sie beantworten müssen. Sie möchten am liebsten keine Klimaschutzpolitik – das ist mir schon klar.

Bühler Manfred (V, BE): Herr Kollege Nussbaumer, haben Sie nicht das Gefühl, dass die "Fliegerei", wie Sie diese Industrie etwas abschätzig bezeichnen, durch den technischen Fortschritt viel mehr Fortschritte macht als durch irgendeine Gebühr oder Auflage, die jetzt 10, 20 oder 30 Franken pro Flugticket betragen könnte und keine Wirkung haben wird?

Nussbaumer Eric (S, BL): Herzlichen Dank für diese Frage. Wenn Sie meinen Antrag gelesen hätten, hätten Sie gesehen, dass ich eine gewisse aufschiebende Wirkung vorgesehen habe, indem diese Abgabe erst ab 2022 eingeführt würde. Sollte die Flugindustrie bis dahin technische Innovation an den Tag legen, die zu einer Minderung der Emissionen oder des Treibstoffverbrauchs führt, ist das kein Problem. Tritt sie diesen Beweis an, wird sie auch nicht belastet.

Rösti Albert (V, BE): Herr Kollege Nussbaumer, Sie wissen, dass wir zwar in vielen Bereichen eine diametral andere Meinung haben, was für Massnahmen zu treffen sind. Aber die Mitglieder unserer ganzen Fraktion hier, mit vielen Bauern, vielen ländlichen Vertretern, die sich für die Landschaft und auch für das Klima einsetzen, im Wald unter anderem, täglich, bei harter Arbeit, sind keine Klimaleugner. Ich bitte Sie, das zurückzunehmen.

Nussbaumer Eric (S, BL): Das kann ich leider nicht zurücknehmen, geschätzter Kollege Rösti, weil Sie ja keine Klimaschutzgesetzgebung möchten. Ihre Fraktion hat beantragt, keine solche gesetzliche Regelung zu erlassen. Ihre Fraktion hat gesagt: "Es gibt kein Klimaschutzproblem, darum muss man auch keine staatliche Regulierung machen."

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Nussbaumer, wir haben ja mit der Kopplung zum Emissionshandelssystem und mit der Eingliederung der Luftfahrt in Corsia bereits zwei Systeme. Sie haben gesagt, wir machten gar nichts in der Luftfahrt. Die Beobachtung, die ich in Europa mache, ist die, dass zum Beispiel Österreich seine Flugticketabgabe halbiert, Dänemark sie abschafft. Wie schätzen Sie die Wirkung ein, wenn Sie das gesamteuropäisch anschauen? Können Sie eine Zahl liefern, wie viel weniger aufgrund einer Flugticketabgabe



geflogen wird? Ich möchte eine Zahl hören.

Nussbaumer Eric (S, BL): Geschätzter Kollege Wasserfallen, wenn Sie meinen Antrag richtig gelesen haben, dann stellen Sie fest, dass ich darauf achte, dass wir eine Regelung finden, die der internationalen Entwicklung gerecht wird. Das steht ja auch drin. Eine Zahl, wie viel weniger geflogen wird, ist in dem Sinne bei einer Lenkungsabgabe gar nicht der Punkt. Eine Lenkungsabgabe soll schlussendlich dazu führen, dass die Kaufentscheidung durch umweltpolitische Elemente angereichert wird. Hoffentlich gibt es Leute, die aufgrund dieser Lenkungsabgabe dann anders entscheiden.

Aber ich werde nichts verbieten, und ich werde nur eine Flugticketabgabe beantragen, welche im internationalen europäischen Kontext positioniert ist. Wenn Sie das nicht wollen,

AB 2018 N 2051 / BO 2018 N 2051

Herr Wasserfallen, dann ist das nichts anderes als Umweltdumping in der europäischen Mitte.

Grunder Hans (BD, BE): Die BDP-Fraktion wird in Block 3 die Minderheiten Imark, Wasserfallen Christian und Schilliger zu den Artikeln 19, 21, 23 ablehnen.

Ich konzentriere mich auf Artikel 27. Das ist in diesem Block ganz sicher der zentrale Artikel. Hier geht es noch einmal um die Benzin- oder Mobilitätsdebatte. Ich hoffe sehr, dass wir Inlandkompensationen beschliessen. Der Bundesrat schlägt in Absatz 2 mindestens 15 Prozent vor. Es gibt verschiedene Minderheiten. Hier ist es wichtig, dass wir die Minderheit III (Vogler) unterstützen. Sie verlangt mindestens 20 Prozent. 20 Prozent sind machbar, vertretbar, für die Wirtschaft sind sie sogar eine Chance. Ich habe es schon mehrmals hier an diesem Pult gesagt: Die Schweiz ist innovativ, die Schweiz kann mit diesen Inlandzielen absolut umgehen. Deshalb ist es wichtig, dass wir diese Mindestgrenze von 20 Prozent festlegen.

Weiter werden in diesem Artikel – man kann es Basar nennen – die Maximalaufschläge auf dem Benzin festgeschrieben. Es ist wichtig, dass wir hier einen Maximalbetrag festlegen. Ich gehe nach wie vor davon aus: Wenn das Gesetz hier und im Ständerat verabschiedet wird, gibt es wahrscheinlich eine Volksabstimmung. Es ist auch gut, wenn es die gibt. Wir brauchen Klarheit, indem festgelegt wird, was die Maximalbelastung ist. Sonst wird dann dort der Basar losgehen, und es werden von der einen wie von der anderen Seite ganz wilde Zahlen herumgeboten, was wir nicht wollen.

Zur Zahl selber: Wir haben verschiedene Berichte, die zeigen, dass es im Maximum wahrscheinlich 12 bis 13 Rappen brauchen könnte, je nachdem, wie schnell dieser Umstieg passiert. Ich habe es gesagt und sage es noch einmal: Die Technologie ist da, und sie ist auch bezahlbar, auch für die "kleinen Portemonnaies". Es gibt heute Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, ich nenne da den Fiat 500, die man schon unter 20 000 Franken bekommt. Deshalb ist es absolut angebracht, dass wir auf 13 Rappen gehen, das heisst die Minderheit IV (Grunder) unterstützen.

Ich gebe aber zu, wenn diese herausfällt, kann ich auch mit der Minderheit III (Vogler) leben. Sie verlangt höchstens 12 Rappen; das ist genau die Zahl, die der Bericht nennt. Unterstützen Sie dort bei dieser Abstimmung also unbedingt entweder die Minderheit IV (Grunder) oder eben die Minderheit III (Vogler). Dann machen wir etwas Substanzielles in diesem Gesetz, um die Pariser Ziele eben noch einigermaßen erreichen zu können. Wenn wir hier wieder auf diese Minimalzahlen gehen, dann können wir es gleich sein lassen. Das wäre für dieses Parlament ein Armutszeugnis.

Mazzone Lisa (G, GE): En premier lieu, je tiens à déclarer mes liens d'intérêts: je suis vice-présidente de l'ATE Suisse et coprésidente de la Coalition environnement et santé pour un trafic aérien responsable. Je le fais aussi en guise d'exemple: il ne s'agit pas d'intérêts financiers mais d'intérêts de valeurs auxquelles j'adhère.

Dans le bloc 3, nous avons deux éléments principaux: le premier, c'est la question des compensations des émissions par les importateurs de carburants; le second, c'est la question de la taxe sur les billets d'avion.

Concernant d'abord les carburants fossiles, j'aimerais dire qu'au nom du groupe des Verts, nous regrettons – et nous avons déjà eu l'occasion de le dire – qu'il n'y ait toujours pas de taxe sur le CO2 perçue sur l'essence. La taxe sur le CO2 perçue sur le mazout fonctionne et a fait ses preuves avec une redistribution à la population – ce qui en fait aussi une mesure sociale. Ici, on est dans un système de compensation qui est complexe, plus opaque, et c'est dommage. Néanmoins, je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas d'une taxe, mais bien d'un système de compensation, qui est proposé. Ce n'est pas la même chose.

Dans le système proposé, la question de la part des émissions à compenser en Suisse est centrale parce que, oui, la transition climatique est nécessaire en Suisse du fait que nous sommes parmi les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre par habitant. En tant que pays riche, nous devons faire notre part chez nous, même si les mesures sont aujourd'hui plus onéreuses. Par ailleurs, c'est une valeur ajoutée pour l'économie en Suisse



également.

A l'article 27 alinéa 2 lettre b, les Verts vous recommandent donc de suivre la minorité III (Vogler) pour introduire une part de 20 pour cent des émissions de CO₂ à compenser en Suisse dès maintenant.

J'en viens à l'alinéa 3ter qui est, à notre sens, l'épicentre de l'absurde. On dit d'une part qu'on souhaite augmenter la part de la compensation des émissions de CO₂ par les importateurs de carburants, ce que nous approuvons et dont nous nous réjouissons, mais, en même temps, la majorité de la commission veut fixer une limite à l'augmentation du prix de l'essence. Donc on prend le risque de sabrer nous-mêmes la mesure qu'on vient d'introduire.

S'il faut introduire un plafond, comme le souhaite la commission, les Verts souhaitent que celui-là permette d'atteindre les objectifs de compensation, sinon il est absurde. Selon un rapport de l'administration, l'augmentation des prix des compensations à moyen terme revient entre 5,7 et 24,9 centimes par litre – d'où la proposition de la minorité V (Thorens). Il faut donc se laisser la possibilité de parer à la pire des situations.

Le deuxième point fort de ce bloc est la taxe sur les billets d'avion. Les publicités de la compagnie aérienne au logo orange tapissent nos gares; vous les avez certainement vues. Au moins, c'est clair: le but est de concurrencer directement le train. Ce qu'on lit sur ces "pubs", c'est que ma génération n'aurait qu'une chose en tête: voler pour 30 francs à destination des villes européennes.

Vous le savez toutes et tous, prendre l'avion est devenu extrêmement bon marché ces dernières années, au point que cela défie le bon sens. Le trafic aérien est pourtant le domaine dont la contribution au réchauffement climatique est la plus rapide en Suisse, et c'est très inquiétant: cela représente déjà 18 pour cent de notre impact climatique. Si on ne fait rien, ce sera bientôt le plus gros problème climatique qui se posera en Suisse. En Suisse, la population prend en moyenne deux fois plus l'avion que celle des pays voisins. Rien qu'entre 2010 et 2016, les vols privés ont augmenté de plus de moitié. Il faut souligner que 80 pour cent de ces vols ont comme but des destinations européennes. Donc il faut agir, car ce sera bientôt le plus gros problème de la Suisse sur le plan climatique. Il y a urgence parce que notre façon de consommer aujourd'hui se fait au détriment des conditions de vie sur terre de nos enfants et de nos petits-enfants, c'est-à-dire des générations à venir.

Eh oui, malheureusement, on peut considérer que ce projet n'impose rien. Par le système d'échange de quotas d'émission européen, un vol en Europe coûterait au mieux 37 centimes de plus en 2021 et 1,50 franc de plus en 2030. Pour un vol international, ce serait au mieux 2,80 francs en 2021 et 11,30 francs en 2030. C'est absolument ridicule et cela n'aura absolument aucun impact.

C'est pourquoi il est grand temps que la Suisse introduise à son tour une taxe sur les billets d'avion. Je rappelle qu'un très grand nombre de pays européens connaissent déjà une telle taxe et je rappelle aussi que, selon la proposition de la minorité II (Vogler), que nous soutenons, les deux tiers du produit de la taxe sont redistribués à la population, ce qui en fait aussi une taxe sociale, ce dont nous nous réjouissons.

Si nous ne faisons rien en refusant de faire ce premier pas, nos efforts seront réduits à néant. On l'a très bien vu dans le canton de Genève: tous les efforts que nous avons accompli en matière de mobilité, en matière de bâtiment et de chauffage, ont été annulés par l'augmentation du trafic aérien et notamment en raison de la consommation de kérosène.

Il s'agit ici, et je finirai avec cela, d'appliquer un principe économique de base, d'ailleurs c'est aussi un principe constitutionnel: les externalités sont assumées par ceux qui les émettent, en tout cas en partie. C'est pourquoi je vous remercie de suivre la minorité II (Vogler) sur la question de la taxe sur les billets d'avion.

Schilliger Peter (RL, LU): Die FDP-Liberale Fraktion empfiehlt Ihnen grossmehrheitlich, den Mehrheitsanträgen zu folgen.

AB 2018 N 2052 / BO 2018 N 2052

Im Bereich der Emissionshandelssysteme, bei den Artikeln 18 bis 23, fasse ich mich kurz. Beim Geschäft 17.073 haben wir diese Punkte ja letzte Woche bereits diskutiert. Es geht hier um die EU-Kompatibilität solcher EHS-Zertifikate, um die internationale Anerkennung und auch um die Sicherstellung, dass es keine Doppelzahlungen gibt. In diesem Sinne unterstützen wir die Mehrheitsanträge, ausser bei Artikel 21, wo wir den Minderheitsantrag Wasserfallen Christian, und bei Artikel 23, wo wir den Minderheitsantrag Schilliger unterstützen.

Neu geht es hier auch um die Höhe der Ersatzabgabe. Im Gesetz ist eine Ersatzabgabe von 220 Franken vorgesehen. Wir empfinden diesen Ansatz als wesentlich zu hoch und unterstützen deshalb den Minderheitsantrag Wasserfallen Christian zu Artikel 26 mit einer Höhe von 125 Franken. Das ist schon wesentlich höher als mögliche Zertifikate aus dem Ausland.



Eine Zusatzregelung, wie sie in den Artikeln 26a bis 26d für fossil-thermische Kraftwerke verlangt wird, unterstützen wir ebenfalls nicht.

Nun komme ich zur Kompensationsabgabe bei den Treibstoffen. Dass bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs kompensiert werden sollen, stellen wir überhaupt nicht infrage. Denn wenn wir das Gesamtreduktionsziel von 50 Prozent erreichen wollen, ist der Anteil der Treibstoffkompensation sehr wichtig. Die Mehrheit der Kommission empfiehlt Ihnen, einen Kostendeckel von 8 Rappen zu fixieren. Diesen Kostendeckel empfehlen wir ebenso.

Meine Minderheit I bei Artikel 27 will dann zusätzlich, dass der Anteil der Inlandumsetzung auf maximal 20 Prozent beschränkt wird. Die Mehrheit und andere Minderheiten wollen da, dass ein wesentlich grösserer Teil im Inland umgesetzt wird. Die Inlandumsetzung kostet Geld. Wenn 20 Prozent der Kompensationsmassnahmen in der Schweiz erfolgen sollen, geht es mit 8 Rappen nicht. Das ist nicht machbar. Das wäre eine unkorrekte Art des Politisierens. Bitte seien Sie da ehrlich. Entweder unterstützen Sie diese 8 Rappen und setzen das Inlandziel entsprechend an, oder Sie unterstützen einen höheren Ansatz. Dann hat es mehr Platz. Aber diese beiden Punkte müssen zusammenpassen, sonst stimmt die ganze Gesetzesgrundlage nicht.

Dann geht es wieder um den Abzug. Wenn eine Kompensation nicht geleistet werden kann, wenn die Autos die Durchschnittswerte nicht erreichen, ist neu vorgeschlagen, dass dies mit 320 Franken pro Tonne CO₂ zu kompensieren wäre. Wir finden diesen Ansatz zu hoch, denn im Treibstoffbereich passiert ein grosser Teil ja auch im Ausland. Die ganze Mobilität ist in dieser Rechtsordnung aufgehängt. Aus dieser Optik finden wir den Ansatz mit 160 Franken pro Tonne CO₂ sinnvoll. Die Minderheit Wasserfallen Christian will das, und entsprechend unterstützen wir sie.

Es gibt noch die Einzelanträge Regazzi, vor allem denjenigen zu Artikel 27 als Ergänzung dieser Inlandregel und der Preissensibilität. Diese Zusatzregelung können wir ebenso unterstützen. Ich denke, dass spätestens der Ständerat hier vermutlich eine Verfeinerung machen muss, damit das Ganze systematisch gut eingegliedert ist.

Noch zur Flugticketabgabe, die in Artikel 30 verlangt wird: Wir haben betreffend EHS-Problematik beim Geschäft 17.073 und auch in dieser Vorlage klar fixiert, dass die Luftfahrtanbieter sich dem EHS-Modell anschliessen müssen. Wir haben auch bestätigt, dass ein einziges System zur Anwendung kommt, auch wenn ein anderes System umgesetzt wird; man spricht vor allem von der Corsia-Regelung. Eine Doppelbezahlung soll es also nicht geben. Wenn nun parallel dazu auch noch eine Flugticketabgabe bezahlt werden sollte, wäre das ja ein drittes System. Mit Doppelzahlungen geht das nicht; entweder hat man das eine oder das andere. Ich glaube, dass wir bei den internationalen Verpflichtungen mit dem EHS der EU besser fahren, dass wir also besser fahren, wenn wir diese Regelung belassen und Zusatzabgaben nicht thematisieren.

Nordmann Roger (S, VD): D'abord, je vous propose évidemment de rejeter la proposition de la minorité Girard, à l'article 18, puisque notre conseil a adopté l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission, et qu'il convient évidemment d'y associer la législation d'application qui y correspond. Dans le même esprit, il convient bien entendu de rejeter les propositions de minorité se rapportant aux articles 21, 23 et 26, et ce pour être en cohérence avec la modification légale que nous avons déjà apportée à la loi sur le CO₂ dans le cadre de l'objet 17.073. Il faut que les modifications apportées à la loi sur le CO₂ dans le cadre de l'objet 17.073 et du présent objet soient concordantes; c'est assez logique.

J'en viens maintenant à l'article 27 consacré aux dispositifs de compensation. Vous savez que dans les dispositions consacrées aux buts de la loi, dans le bloc 1, notre conseil a provoqué une grosse panne, puisqu'il a décidé de supprimer tout objectif interne à la Suisse. Suite aux décisions de notre conseil, il n'existe plus de but minimum à atteindre, en Suisse, en matière de réduction des émissions de CO₂. C'est à mon avis un point qui devra être corrigé par le Conseil des Etats. Mais, en attendant, nous avons déjà une occasion de nous rattraper, à l'article 27, en fixant l'effort que doivent fournir les importateurs de carburant pour réduire les émissions en Suisse.

A l'alinéa 2 lettre b, la majorité de la commission vous propose que, d'ici 2030, la part des mesures de compensation des émissions devant être assumée en Suisse par les importateurs de carburant atteigne au minimum 20 pour cent. Cela me paraît être un objectif certes insuffisant, mais c'est mieux que rien. Je vous propose donc de soutenir la proposition de la majorité et, parallèlement, à l'alinéa 3ter, la proposition de la minorité IV (Grunder), qui vise une majoration du prix du carburant dont le plafond est fixé à 13 centimes, afin de compenser ces investissements, ce qui permet de garantir qu'au moins un certain nombre de mesures soient concrétisées en Suisse. Tout l'argent investi en Suisse permet d'augmenter notre efficacité et de réduire notre facture gazière et pétrolière. En outre, cela évite l'achat d'attestations à l'étranger – le mot "attestation" est le



terme poli, mais il s'agit en réalité d'indulgences dignes du trafic d'indulgences qui a existé au moyen âge. Je vous propose aussi, dans le cadre du dispositif de compensation applicable aux carburants fossiles, de soutenir, à l'article 27 alinéa 3bis, la proposition de la minorité Grunder pour que, parmi les 20 pour cent de mesures prises en Suisse, 3 points concernent la mobilité électrique, par exemple le financement de l'électrification de la flotte. Il s'agit d'un aspect pour lequel une vraie progression est possible, par exemple en investissant dans le développement de véhicules électriques ou de dispositifs de recharge. C'est donc une façon assez avantageuse de décarboner, sûrement plus avantageuse que le recours à des agrocarburants. J'en viens aux propositions de minorité portant sur l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. En dix ans, en Suisse, soit de 2005 à 2015, le nombre de kilomètres parcourus en avion par chaque habitant de notre pays a connu une augmentation d'un facteur 2,6. En 2015, les habitants ont donc effectué 2,6 fois plus de kilomètres en avion qu'en 2005. Les émissions de CO₂ dues à l'aviation ont augmenté de 40 pour cent. Désormais, elles s'élèvent à 5 millions de tonnes, soit la moitié des émissions imputables aux voitures. Les émissions de CO₂ causées par le trafic aérien ont déjà atteint la moitié des émissions imputables aux voitures, et comme le CO₂ est libéré en altitude dans le cas des avions, l'effet de réchauffement est plus fort et devient comparable à l'effet attribuable au CO₂ libéré par les voitures circulant en Suisse. Dans ce pays, on prend désormais l'avion comme on prend l'autobus. Cette évolution est totalement insupportable pour le climat. Je rappelle que c'est principalement le trafic de loisirs et non pas le trafic lié à des obligations professionnelles qui a conduit à cette augmentation. Pour réfréner nos ardeurs, il faut soutenir cette taxe sur les billets d'avion; elle est d'un montant maximum de 30 francs pour un billet à destination de l'Europe, et de 50 francs au maximum pour un billet pour un vol intercontinental. Le montant est restitué à la population à 100 pour cent, selon la proposition de la minorité I (Nussbaumer), ou à 66 pour cent, selon la proposition de la minorité II (Vogler), le reste étant utilisé pour des dépenses d'adaptation au réchauffement climatique.

AB 2018 N 2053 / BO 2018 N 2053

Il est temps qu'en matière d'aviation nous nous ressaisissions. Une telle taxe favorise le train, favorise les vacances locales, car, comme l'a dit très justement Monsieur Benoît Genecand dans une belle interview dans "24 Heures" du 8 décembre dernier: "Est-ce qu'on est plus ouvert au monde si on a foulé cinquante pays, ne serait-ce qu'une semaine? Je ne crois pas. Mais si vous revenez de vacances sans récit, sans être bronzé, vous êtes un plouc." Je précise que Benoît Genecand a dit cela à titre privé et non pas comme rapporteur, avec une pincée d'ironie dont il a le secret, mais je crois que sa phrase était pleine de sagesse. Elle plaide véritablement pour qu'on approuve cette taxe sur les billets d'avion.

Imark Christian (V, SO): Wir fordern Sie einmal mehr auf, das Fuder in diesem Gesetz nicht zu überladen. Wenn die zusätzliche Benzinsteuern so hoch ausfällt, dass jeder Autofahrer pro Jahr etwa 300 Franken zusätzlich bezahlen muss, dann müssen Sie mit einem Referendum rechnen. Und Sie müssen damit rechnen, dass das Volk diese Vorlage am Ende versenkt. Denken Sie an die Autobahnvignette, die Sie um 60 Franken verteuern wollten – die Frau Bundesrätin kann ein Lied davon singen. Sie tun auch der neuen UVEK-Vorsteherin keinen Gefallen, wenn Sie das Fuder in diesem Gesetz überladen. Bei diesem Szenario werden Sie am Ende rein gar nichts erreicht haben, wenn das Volk Nein sagt.

Auch die Bevölkerung meines Kantons, des Kantons Solothurn, hat eindrücklich gezeigt, dass übertriebene Ziele und hoheitlicher Zwang zu starker Ablehnung an der Urne führen: Unser kantonales Energiegesetz wurde mit 70 Prozent Neinstimmen verworfen. Es war notabene eine Ablehnung, die nicht nur von rechts kam, sondern sehr deutlich auch von links, wie eine entsprechende Abstimmungsanalyse zeigte. Denken Sie auch an die Gelbwesten in Frankreich, die eine Bürgerrevolution veranstalten. Da wird genau gegen solche Verteuerungen protestiert.

Die Schweiz hat den CO₂-Ausstoss bereits massiv gesenkt, und in Zukunft wird die Schweiz mit Eigenverantwortung und neuen Technologien eine noch grössere Reduktionsleistung erreichen. Das Problem ist, dass andere Länder unsere Anstrengungen in wenigen Stunden wieder zunichtemachen – eine Problematik, die Sie mit übertriebenen Massnahmen hier noch befeuern. Neue saubere Technologien sind vorhanden, die Umstellung wird aber nicht von heute auf morgen funktionieren. Im Rahmen von Investitionen werden Menschen und Unternehmen nach und nach auf Elektromobilität umstellen, indem sie sich deren Vorteile zunutze machen und eben eigenverantwortlich handeln. Technischen Fortschritt erzielen die Wirtschaft und die Bevölkerung, aber nicht dieses Haus. Mit dem Kopf durch die Wand zu gehen führt am Ende höchstens zu Kopfweh, aber nicht zu den gewünschten Lösungen.

Ich komme zu den weiteren Anträgen. Die Diskussion um eine Flugticketabgabe erachten wir als obsolet,



nachdem dieser Rat letzte Woche die Anwendung des Handelssystems explizit auch für den Luftverkehr beschlossen hat. Die Luftfahrtindustrie wird das Projekt Corsia, das eine globale Lösung zur Kompensation des CO₂-Ausstosses erzielen wird, weiter vorantreiben. Eine mögliche Doppelbelastung durch eine zusätzliche Flugticketabgabe bringt dem Klima rein gar nichts. Sie bewirken damit nur, dass Sie die Position der Schweiz im internationalen Luftverkehr und internationalen Handel schwächen.

Aus Gründen der Mehrheitsfähigkeit dieser Vorlage beantragen wir, den Minderheiten Wasserfallen Christian, Schilliger, Rösti und Imark sowie den Einzelanträgen Regazzi zuzustimmen.

Mazzone Lisa (G, GE): Monsieur Imark, j'ai une question pour vous. Pourquoi, en tant que représentant de l'UDC, préférez-vous dépenser de l'argent à l'étranger et importer du pétrole?

Imark Christian (V, SO): Wissen Sie, wenn Sie die Systematik verstehen, Frau Mazzone, dann begreifen Sie, dass Sie mit dem eingesetzten Franken viel mehr erreichen, wenn Sie ihn dort einsetzen, wo am meisten Dreck ausgestossen wird. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn Sie ein Kohlekraftwerk stilllegen – da gibt es sehr viel CO₂-Ausstoss, den Sie reduzieren können – oder wenn Sie bei der Erhaltung des Regenwaldes helfen. Das sind Massnahmen, die global wirklich von Nutzen sind!

Wenn Sie das nicht wollen, dann geht es Ihnen gar nicht um den Klimaschutz. Dann geht es Ihnen einzig und allein darum, dass das Geld durch Ihre Finger fliesst und dass Sie am Schluss persönlich davon profitieren können!

Vogler Karl (C, OW): Herr Imark, ich habe noch folgende Frage: Können Sie mir sagen, wie viel der Luftverkehr aus der Schweiz an die klimarelevanten Emissionen in der Schweiz beiträgt?

Imark Christian (V, SO): Nein, das kann ich Ihnen nicht sagen. Fragen Sie Frau Bundesrätin Leuthard. Ich kann Ihnen nur sagen, dass der Luftverkehr global gesehen rund 2 Prozent zum CO₂-Ausstoss beiträgt. Den Rest können Sie die Frau Bundesrätin fragen.

Fässler Daniel (C, AI): Die CVP-Fraktion wird bei diesem Block jeweils dem Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen; dies mit einer Ausnahme. Diese betrifft die Bestimmungen der Artikel 30a bis 30c und damit die Frage, ob eine Flugticketabgabe eingeführt werden soll. In diesem Punkt gibt es in unserer Fraktion unterschiedliche Meinungen: Ein Teil votiert für den Antrag der Kommissionsmehrheit, ein Teil für den Antrag der Minderheit II (Vogler).

Näher begründen möchte ich unsere Position zu Artikel 27, das heisst zur Kompensation bei fossilen Treibstoffen. Der Grundsatz ist heute in diesem Rat offenbar unbestritten: Wer fossile Treibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt, hat einen Teil der damit entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren. Dies entspricht dem heutigen Recht. Ebenfalls unbestritten ist heute in diesem Rat offensichtlich, dass der Kompensationssatz von heute 5 bis 40 Prozent auf maximal 90 Prozent erhöht werden kann.

Zur Hauptsache strittig sind zwei Punkte: erstens die Frage, wie viele der Kompensationsmassnahmen im Inland erfolgen müssen, und zweitens die Frage, ob der daraus resultierende Aufschlag auf Treibstoffen gedeckelt werden soll – und falls ja, auf welchen Betrag.

Zum ersten Punkt: Die CVP-Fraktion steht dafür ein, dass die Treibstoffimporteure darauf verpflichtet werden, einen Mindestanteil im Inland zu kompensieren, wie dies der Bundesrat in seiner Vorlage im Grundsatz vorschlägt. Die Minderheiten I (Schilliger) und II (Rösti) lehnen wir daher dezidiert ab.

Wir möchten aber über den Entwurf des Bundesrates hinausgehen. Die Mindestquote der Inlandmassnahmen soll nicht bei 15 Prozent liegen, sondern bei 20 Prozent. Die für Teile des einheimischen Gewerbes wichtigen Inlandmassnahmen erhalten nur dann den entsprechenden Markt und Wert, wenn für die Nachfrage eine entsprechende Verpflichtung geschaffen wird. Da der entsprechende Markt erst noch aufzubauen ist, soll diese Quote aber nicht sofort gelten, sondern erst ab dem Jahr 2030. Wer die betreffenden Branchen effektiv und nicht nur bei Sonntagspredigten unterstützen will, der folgt bei Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b der Mehrheit. Sie können damit auch den aus unserer Sicht unverständlichen Entscheid bei Artikel 3 Absatz 2 wenigstens etwas wiedergutmachen. Zur Erinnerung: Heute liegt es allein am Bundesrat, die Höhe des Inlandanteils zu bestimmen.

Zur zweiten Frage: Die CVP-Fraktion ist zusammen mit der Mehrheit der Meinung, dass der Treibstoffzuschlag gedeckelt werden soll, und zwar bei 8 Rappen pro Liter. Dies sind zwar nur 3 Rappen mehr als heute. Gemäss den Schätzungen des Bundesamtes für Umwelt ist ein maximaler Aufschlag um 8 Rappen genügend, sofern mindestens 20 Prozent der Kompensation in der Schweiz erfolgen und die Ersatzleistung pro nichtkompensierte Tonne CO₂ bei Artikel 29 gemäss Entwurf des Bundesrates und Antrag der Kommissionsmehrheit bei



320 Franken festgesetzt wird.

Zur Frage, ob eine Flugticketabgabe eingeführt werden soll, gibt es in unserer Fraktion unterschiedliche Auffassungen. Dafür spricht, dass der von der Schweiz ausgehende

AB 2018 N 2054 / BO 2018 N 2054

Flugverkehr – damit kann ich die Frage für Christian Imark beantworten – für rund 18 Prozent der klimarelevanten Emissionen unseres Landes verantwortlich ist. Für eine Flugticketabgabe spricht auch, dass es schwierig zu erklären ist, weshalb zulasten der Allgemeinheit der Benzinpreis erhöht werden soll, während auf der anderen Seite die Flugbranche mehr oder weniger verschont bleibt. Je nach Position als Pro- oder Kontra-Argument kann der Umstand herangezogen werden, dass unsere Nachbarländer Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien eine Luftverkehrssteuer kennen, die dort aber keine klassische Lenkungsabgabe ist.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen: Die CVP-Fraktion unterstützt bei Block 3 mit einer Ausnahme immer die Anträge der Mehrheit.

Schilliger Peter (RL, LU): Herr Kollege, ich habe eine Frage zu den Kosten, die die 20 Prozent Inlandanteil auslösen. Sind Sie der Meinung, dass mit 8 Rappen als Kostendeckel 20 Prozent zu finanzieren sind?

Fässler Daniel (C, AI): Herr Schilliger, darauf gebe ich Ihnen gerne eine Antwort. Sie waren wie ich in der Kommissionssitzung, als uns das Bundesamt für Umwelt darlegte, dass mit einer Deckelung des Treibstoffzuschlags bei 8 Rappen – das sind 3 Rappen mehr als das heutige Maximum von 5 Rappen – und einem Inlandanteil von 20 Prozent das Ganze finanziert werden kann.

Imark Christian (V, SO): Herr Fässler, Sie haben die umliegenden Länder erwähnt und haben gesagt, diese hätten eine Ticketsteuer. Das stimmt nicht: Die umliegenden Länder, wie z. B. Frankreich, haben Umweltabgaben. Diese Einnahmen gehen zu hundert Prozent in die Staatskasse. Können Sie uns sagen, welche Wirkung diese Steuer, z. B. in Frankreich, hinsichtlich des Luftverkehrs erzielt hat?

Fässler Daniel (C, AI): Auch Ihnen gebe ich gerne eine Antwort. Wenn Sie mir zugehört haben, haben Sie von mir vernommen, dass die Nachbarländer eben keine Lenkungsabgabe haben, sondern eine Luftverkehrssteuer und dass sie die Beträge anderweitig einsetzen – es ist ganz unterschiedlich, je nach Staat. Deshalb habe ich gesagt, dass bei dieser Frage eben auch unterschiedliche Meinungen bestehen.

Nussbaumer Eric (S, BL): Geschätzter Kollege Fässler, im Anschluss an die Auseinandersetzung mit Kollege Imark: Wäre es nicht ein gutes Zeichen, wenn die Schweiz als erstes Land eine richtige Umweltlenkungsabgabe im Flugverkehr einführen würde?

Fässler Daniel (C, AI): Die Frage ist, ob mit einer Luftverkehrsabgabe effektiv eine Lenkungswirkung erzielt werden kann. Damit eine Lenkungswirkung erzielt würde, müsste wahrscheinlich diese Abgabe sehr hoch angesetzt werden, und dann stellt sich eben die Frage, ob dann nicht auf andere Flugplätze ausserhalb der Schweiz ausgewichen würde. Deshalb, ich sage es nochmals, gibt es in unserer Fraktion dazu zwei unterschiedliche Meinungen.

Bäumle Martin (GL, ZH): In diesem Block geht es eigentlich um drei bzw. vier Themen. Im ersten Teil geht es wiederum um das EU-EHS; es geht im Wesentlichen um die gleichen Anträge wie bei der Vorlage 17.073. Wir haben diese alle diskutiert. Eigentlich sollten auch die Abstimmungen am Ende gleich herauskommen. Es wäre noch schwierig, wenn das bestehende Gesetz plötzlich schärfer wäre als das neue, das dann irgendwann in Kraft tritt. Das würde diesem Gesetz nicht wahnsinnig viel Auftrieb geben.

Es geht erstens darum, die Luftfahrt eben erstmalig klar in dieses EU-EHS einzubeziehen. Zweitens geht es darum, für den Fall, dass Corsia kommt und greift, Doppelzählungen auszuschliessen. Drittens geht es darum, dass bei Grosskraftwerken, insbesondere bei Gaskombikraftwerken, ein "floor price" eingesetzt wird, damit wir nicht zum Mekka für allfällige Gaskombikraftwerke werden. Viertens geht es darum, gegenüber der bundesrätlichen Vorlage bei den Vorgaben zur Qualität keine Abstriche zu machen. Ich bitte Sie in diesem Sinne, gleich wie bei der Vorlage 17.073 allen entsprechenden Anträgen, das heisst meistens der Mehrheit, zu folgen.

Der zweite Teil in diesem Block ist der wichtigste Teil. Das ist die Kompensation bei den fossilen Treibstoffen. Da liegen Ihnen verschiedene Konzepte vor. Der Bundesrat hat eigentlich einen Mindestanteil von 15 Prozent im Inland beantragt, hat aber keine Deckelung festgelegt. Im Rahmen der Debatte in der Kommission und auch in der Öffentlichkeit wurden dann Zahlen herumgeboten und gesagt, dass es bis zu 50 oder 60 Rappen kosten



würde. Dies hat die Kommission zur Überzeugung gebracht, dass man einen Deckel festlegen muss, der mit den Zielen übereinstimmt. Hierzu wurden von der Verwaltung auch entsprechende Rechnungen angestellt. Auch wenn der Entwurf des Bundesrates absolut richtig wäre, macht es keinen Sinn, dies offenzulassen, denn das würde in einem allfälligen Abstimmungskampf Tür und Tor für Behauptungen und Gegenbehauptungen öffnen, die dann nicht beweisbar wären. Mit einem Deckel schieben Sie dem hier einen Riegel vor. Wir haben mit solchen Lösungen schon gute Erfahrungen gemacht – siehe die KEV-Deckelung, auch wenn wir die damals auch nicht wollten. Es ging um eine Sicherung, damit nicht unendlich hohe Beiträge entstehen können. Unsere Fraktion wird in diesem Reigen klar der Minderheit III (Vogler) den Vorzug geben, und zwar, weil diese grundsätzlich festschreibt, dass wir mindestens 20 Prozent im Inland umsetzen sollen. Sie haben es von uns schon mehrfach gehört: Massnahmen im Inland sind wirksam, sie schaffen Arbeitsplätze, und es ist garantiert, dass das CO₂ auch reduziert wird. Alles, was Sie im Ausland machen, geschieht letztlich über Zertifikate, das bringt eine gewisse Unsicherheit und müsste mit einem erhöhten Faktor und mit einer hohen Qualität ausgestattet sein – beides Dinge, die Sie hier in der Beratung in einem vorherigen Block abgelehnt haben. Damit haben Sie eigentlich die Auslandkompensation in ihrer Wertigkeit gemindert. Um diese 20 Prozent zu erreichen, braucht aber dieser Minderheitsantrag III einen Deckel bei maximal 12 Rappen; es wird etwa 11,5 Rappen brauchen. Damit liegt der zugehörige Deckel der Minderheit III bei 12 Rappen. Die Grünliberalen unterstützen diesen, auch wenn ein höherer Wert beim Benzin unserer Ansicht nach kein Thema wäre. Wir sprechen hier von Kosten für ein Fahrzeug im Gegenwert von ein bis fünf Kaffee, und es kann ja nicht sein, dass wir deswegen über 8, 12 oder 15 Rappen streiten. Da gibt es ganz andere Kostenentwicklungen, die die Bevölkerung belasten. Aber scheinbar ist der Benzinpreis ein Fetisch. Die Mehrheit geht dann eigentlich einen anderen Weg. Sie sieht zwar auch 20 Prozent vor, kann das aber nur erreichen, indem sie "im Jahr 2030" einfügt. Das heisst, es findet ein schrittweiser Übergang vom heutigen Wert auf 20 Prozent statt. Deswegen gibt es natürlich in der Summe weniger Inlandkompensation, und damit würden 8 Rappen eben klar reichen. Damit habe ich wahrscheinlich auch die Frage von Herrn Schilliger beantwortet. Wenn Sie dem Konzept der Mehrheit folgen, würden 8 Rappen tatsächlich genügen. Aber Sie machen weniger im Inland, weil Sie langsam beginnen und erst spät, 2030, diese 20 Prozent erreichen müssen. Das ist für uns Grünliberale ungenügend; wir sind der Meinung, die Minderheit III sei hier der beste Weg. Wir lehnen ganz klar die Minderheiten I (Schilliger) und II (Rösti) ab, die eigentlich hinter das zurückgehen wollen. Der letzte Punkt betrifft die Flugticketabgabe. Die Grünliberalen sind klar der Meinung, dass es dieses zusätzliche Element braucht, weil dadurch eben die Passagiere auch etwas spüren. Wieweit das eine Lenkungswirkung hat, ist bei dem tiefen Ansatz, den wir auf die Nachbarländer abgestimmt haben, natürlich infrage zu stellen. Darum ist die Minderheit II (Vogler), die wie bei der CO₂-Abgabe eine Teilzweckbindung vorsieht, wahrscheinlich mehrheitsfähiger. Herr Nussbaumer hat zwar mit seinem Minderheitsantrag Recht: Nach der reinen Lehre wäre es besser eine Lenkungsabgabe. Aber da sie sehr tief ist, werden wir, auch wegen der Mehrheitsfähigkeit

AB 2018 N 2055 / BO 2018 N 2055

hier im Rat, dem Antrag der Minderheit II den Vorzug geben, auch wenn er nicht der reinen Lehre entspricht. Aber er ist pragmatisch, und in diesem Sinne werden wir ihn unterstützen. Die Einzelanträge Regazzi bitten wir Sie abzulehnen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: In Block 3 beginnen wir, wie Sie schon gehört haben, mit dem Emissionshandel. Ich möchte auch das kurz abhandeln, weil wir die Minderheit Girod tatsächlich schon beim Bereich des Linkings mit dem EHS besprochen haben. Ich gehe davon aus, dass die Bestätigung Ihrer Entscheide von letzter Woche deshalb nur eine Formsache ist: Auf der Fahne sind es dieselben Anträge. Zusätzlich wurden zur Totalrevision zwei Minderheitsanträge eingereicht. Der eine, eben die Minderheit Girod, stellt das Ganze infrage, und die Minderheit Wasserfallen Christian will vor allem die Sanktion auf 125 Franken senken.

Die Minderheit Girod will den Emissionshandel durch eine Verminderungs- bzw. Kompensationspflicht bei fossil-thermischen Kraftwerken ersetzen. Sobald das Abkommen mit der EU in Kraft ist, soll aber wiederum der Emissionshandel eingeführt werden. Dieses Konstrukt ist kompliziert; es ist nicht nachvollziehbar und nicht mit dem mit der EU ausgehandelten Vertrag kompatibel. Dieser Minderheitsantrag ist deshalb klar abzulehnen. Entweder wollen Sie das EHS nun und sorgen für die nötigen Mehrheiten, oder Sie wollen es nicht und beschliessen Alternativen.

Bei Artikel 19 geht es um den Einbezug des Flugverkehrs in das EHS. Wir haben auch schon darüber gesprochen, dass der Flugverkehr lange Jahre weder beim Kyoto-Protokoll noch beim Pariser Abkommen einbezogen war. Selbstverständlich verursacht auch der Flugverkehr seine Immissionen. Insofern ist es gerechtfertigt, hier



auch über den Beitrag des Flugverkehrs zu legiferieren. Wir haben gesagt, es ist ein Vorteil des EHS, dass wir dort zum ersten Mal jetzt auch im Handelssystem den Flugverkehr dabei haben.

Der Antrag der Minderheit Imark zu Artikel 19 ist im Unterschied zum Antrag der Mehrheit nicht konform mit dem Abkommen zur Verknüpfung der Systeme und daher abzulehnen, denn er bezieht die Doppelbelastung nicht auf die einzelnen Flüge, sondern auf die Fluggesellschaft. Eine Fluggesellschaft bietet in der Regel nicht nur innereuropäische Flüge an, sondern auch Flüge in Drittstaaten ausserhalb des EWR. So könnte es sein, dass sie sowohl dem EHS als auch Corsia untersteht. Wichtig ist aber, dass die Fluggesellschaft für dieselbe Tonne CO₂ nicht doppelt belastet wird. Der Mehrheitsantrag stellt dies sicher, und er ist mit dem mit der EU ausgehandelten Abkommen konform. Das haben wir letzte Woche schon besprochen, und ich bitte Sie hier, Ihre Beschlüsse zu bestätigen.

Bei der Minderheit Imark ist zudem die Streichung von Absatz 3 problematisch: Dieser macht gerade den Kern des Emissionshandels aus, nämlich die Berichterstattung über die Emissionen und die Abgabe von Rechten in entsprechendem Umfang. Bei einer Streichung müsste eine Fluggesellschaft am EHS teilnehmen, hätte aber keinerlei Pflichten, und wir hätten keine Informationen. Das kann es wohl nicht sein!

Bei Artikel 21 Absatz 2 geht es um die fossil-thermischen Kraftwerke. In der Schweiz gibt es heute keine fossil-thermischen Kraftwerke, und es wird wohl auch bis in fernere Zukunft keine solchen geben. Deshalb dürfte die Einführung eines Mindestpreises, wie es eine Mehrheit Ihrer Kommission wünscht, überhaupt keine Auswirkungen haben und toter Buchstabe bleiben. Trotzdem empfehle ich Ihnen, die Minderheit Wasserfallen Christian zu Artikel 21 anzunehmen, die keine Mindestpreise will, denn der Verweis auf die externen Kosten ist sehr heikel. Sie werden je nach Studie unterschiedliche Auskünfte und unterschiedliche Ergebnisse erhalten. Vom Bundesgericht ist im Kontext der LSVA der Betrag von 90 Franken bestätigt worden. Neuere Studien gehen von 120 Franken aus. Zudem führte deren Berücksichtigung dazu, dass der Mindestpreis in der Schweiz wesentlich höher wäre als in den EU-Staaten. Grossbritannien etwa hat einen Mindestpreis von 18 Pfund, die Holländer haben einen von 30 Euro. Die Gestehungskosten für fossil-thermische Kraftwerke wären daher in der Schweiz mit diesem Ansatz prohibitiv hoch.

Bei Artikel 23 Absatz 3 gibt es einen Antrag der Minderheit Schilliger. Hierzu möchte ich nochmals betonen, dass der Handlungsspielraum sehr eingeschränkt ist. Die Regeln für die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten müssen gleich streng sein wie in der EU. Das Abkommen, das Sie genehmigt haben, basiert auf dem Äquivalenzprinzip. Das heisst natürlich, dass die Schweiz akzeptieren muss, was dort drinsteht. Umgekehrt wollen wir nicht, dass EU-Unternehmen systematisch bessergestellt werden. Dieser Minderheitsantrag ist also abzulehnen, weil genau dieses Äquivalenzprinzip ausgehebelt würde.

Bei Artikel 23 Absatz 5 geht es um die Marktstabilitätsreserve. Ich bitte Sie, diese Bestimmung anzunehmen. Die Schaffung dieser Reserve geht zurück auf eine Forderung der Eidgenössischen Finanzkontrolle, die sie in ihrem Prüfbericht zum Emissionshandel formuliert hat. Heute existiert eine solche Regel in der Schweiz nicht. Auch deshalb ist der Preis für Schweizer Emissionsrechte inzwischen deutlich tiefer als der Preis in der EU. Es braucht eine Reserve, um Schwankungen und unvorhersehbare Entwicklungen abfedern zu können. Bei einer Streichung dieses Absatzes, wie sie die Minderheit Schilliger fordert, dürften wir dem System ab 2020 keine Emissionsrechte mehr entziehen, und das wäre fatal.

In Artikel 26 Absatz 1 geht es um die Ersatzleistungen. Hier stellt die Minderheit Wasserfallen Christian den Antrag, die Sanktion zu senken. Uns geht es hier um eine Gleichbehandlung der Schweizer Unternehmen. Die Sanktionshöhe sollte über dem Maximalsatz der CO₂-Abgabe liegen. Dessen ungeachtet ist die im Minderheitsantrag geforderte Sanktion von 125 Franken pro Tonne CO₂-Äquivalente mit dem Verknüpfungsabkommen konform. Das Abkommen hält lediglich fest, dass die Sanktion in beiden EHS mindestens auf dem aktuellen Niveau bleibt. Das würde 125 Franken im Schweizer EHS und 100 Euro im EU-EHS bedeuten.

Umstritten, wie Sie sehen, ist die Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe. Wir kennen diese Kompensationspflicht ja bereits. Das Konzept des Bundesrates geht von einer bestimmten Aufteilung zwischen In- und Auslandsreduktion aus. Mit der letzte Woche beschlossenen Streichung des Inlandziels haben Sie hier jetzt leider keinen Anknüpfungspunkt mehr, keinen Anker, an dem Sie die Kompensationspflicht festmachen können. Die uneingeschränkte Öffnung für Auslandsmassnahmen holt Sie nun wieder ein, weil Sie nicht wissen, wie weit Sie im Inland kommen wollen und wie viel noch aus dem Ausland nötig ist. Jemand sollte aber dafür besorgt sein, dass genügend Projekte im Ausland durchgeführt werden. Die einzige Bestimmung im Gesetz, die dies regelt, ist die Kompensationspflicht. Sie soll gemäss Bundesrat und Mehrheit maximal 90 Prozent betragen. Die 90 Prozent teilen sich gemäss Bundesrat in mindestens 15 Prozent Inland, maximal 70 Prozent Ausland und 5 Prozent Reserve auf, falls Massnahmen nicht genügend wirken.

Die Inlandkompensation von 15 Prozent ab 2021 gemäss Entwurf des Bundesrates enthielt auch eine Vorgabe für erneuerbare Treibstoffe im Umfang von 5 Prozent. Diese Mindestquote hätte die heutige Begünstigung der



erneuerbaren Treibstoffe bei der Mineralölsteuer ablösen sollen, die bis Mitte 2020 befristet ist. Sie erinnern sich: Das wurde damals vom Parlament eingeführt. Sie wollten die erneuerbaren Treibstoffe fördern und haben dann gesagt: Wir fördern das, und es muss mit einer Anpassung respektive Erhöhung der Mineralölsteuer auf Benzin kompensiert werden. Das kostet mittlerweile sehr viel. Deshalb empfehlen wir, davon Abstand zu halten, und haben das jetzt eigentlich mit dieser Kompensation gelöst.

Die Mehrheit Ihrer Kommission will in Artikel 27 den Inlandanteil bei der Kompensationspflicht jetzt auf 20 Prozent anheben. Dieser Prozentsatz soll aber erst im Jahr 2030 gelten. Der Bundesrat kann daher bei der Umsetzung den Anteil stufenweise anheben, wie das bereits heute der Fall ist. Das ist ein gangbarer Weg, insbesondere wenn keine Quote für erneuerbare Treibstoffe gilt. 20 Prozent heisst aber auch, dass es teurer ist als beim bundesrätlichen Entwurf mit 15 Prozent.

AB 2018 N 2056 / BO 2018 N 2056

Anstelle eines minimalen einen maximalen Inlandanteil vorzugeben, wie die Minderheit Schilliger und die Minderheit Röstli es wollen, ist hingegen widersinnig und nicht im Interesse unseres Landes. Es könnte der absurde Fall eintreten, dass kostengünstiges Potenzial in der Schweiz nicht realisiert werden könnte und stattdessen Verminderungen im Ausland erworben werden müssten. Dass Auslandsmassnahmen zwingend billiger sind, ist nicht gesichert, das rufe ich gern in Erinnerung.

Ein zu tiefer Inlandanteil, wie es die Minderheit Röstli mit 10 Prozent beantragt, gefährdet hingegen die bestehenden Kompensationsprojekte. Schon getätigte Investitionen in Fernwärmenetze und Biogasanlagen vieler Landwirte würden sich nicht amortisieren. Stattdessen flosse noch mehr Geld ins Ausland. Gerade aber in strukturschwachen Gebieten der Schweiz wären solche Investitionen willkommen. Auch die Minderheit Röstli ist daher abzulehnen.

Nachvollziehbar ist das Bedürfnis, entgegen dem Entwurf des Bundesrates den maximalen Preisaufschlag an der Tanksäule gesetzlich zu fixieren. Der Antrag der Kommissionsmehrheit bei Artikel 27 Absatz 3ter für einen maximalen Preisaufschlag von 8 Rappen pro Liter ist kongruent mit dem Antrag der Mehrheit bei Absatz 2, weil genügend relativ günstiges Inlandpotenzial vorhanden ist. Im heutigen Gesetz beträgt dieser maximale Aufschlag 5 Rappen, er ist auf 5 Rappen begrenzt. Eine Erhöhung auf 8 Rappen ist deshalb auch mit der heutigen Gesetzgebung und den Zielen, die wir bis 2030 im Bereich Verkehr erreichen wollen, kongruent. Auch die Preise für erneuerbare Treibstoffe dürften nämlich in den nächsten Jahren weiter sinken, zumal in enger Anlehnung an die EU neu auch massenbilanzierte Biotreibstoffe zugelassen werden. Diese sollen sich die Importeure direkt anrechnen lassen können, ohne den administrativ aufwendigeren Weg über Bescheinigungen zu gehen. Ein Plafond hingegen von 5 Rappen pro Liter gemäss Minderheit Röstli reicht weder für die nötige Inlandkompensation noch für die Einhaltung des Gesamtreduktionsziels über Auslandsmassnahmen aus.

Weitere Minderheiten fordern einen höheren Kompensationsaufschlag von 13 oder 20 Rappen pro Liter Treibstoff. Ich bitte Sie, diese Anträge abzulehnen, weil dadurch die Vorlage tatsächlich unnötig belastet würde.

Zu Artikel 27 Absatz 3bis, zur Minderheit Grunder: Diese Minderheit will vorschreiben, dass ein Minimum über die Elektromobilität erbracht wird. Dies entspricht nicht dem Grundsatz der Technologieneutralität und wird vom Bundesrat deshalb abgelehnt. Die Kompensationspflichtigen sollen sich das Verminderungspotenzial suchen, welches den Anforderungen genügt und kosteneffizient ist. Das kann je nach Technologie und nach Entwicklungen unterschiedlich sein. Deshalb möchten wir diese Logik nicht durchbrechen, bei aller Sympathie für die Elektromobilität.

In Artikel 29 geht es um die Sanktionshöhe. Diese ist natürlich entscheidend für die Zahlungsbereitschaft der Kompensationspflichtigen. Ab einer bestimmten Schwelle bezahlt man nämlich lieber die Sanktion, das heisst die Busse in Franken pro Tonne, und eine internationale Bescheinigung. Das hat also einen Zusammenhang. Bei einer Plafonierung des maximal möglichen Preisaufschlags bei 8 Rappen pro Liter Treibstoff werden voraussichtlich auch noch Projekte umgesetzt, die etwa 200 Franken pro Tonne CO₂ kosten. Dieser Wert liegt über den im Minderheitsantrag vorgeschlagenen 160 Franken pro Tonne CO₂. Der Minderheitsantrag Wasserfallen Christian will einen zu tiefen Wert und ist abzulehnen.

Kommen wir noch einmal zum Flugverkehr. Zwei Minderheiten Ihrer Kommission möchten eine Flugticketabgabe einführen. Ich verstehe das Grundanliegen. Wir haben schon gesagt, das Fliegen ist heute sehr günstig, vielleicht sogar zu günstig. Das hängt aber nicht mit der CO₂-Emission zusammen, sondern hier besteht ein mörderischer Preiswettkampf in der Flugindustrie.

Der Luftverkehr – ich habe es schon gesagt – wird neu im EHS der EU und der Schweiz erfasst. Unser Ansatz ist, dass der Flugverkehr seinen Beitrag neu dort bezahlen soll. Selbstverständlich dürfte auch das auf den Passagier überwälzt werden. Wenn Sie jetzt noch zusätzlich eine Flugticketabgabe einführen, haben Sie auf einen Schlag zwei Erhöhungen in diesem Bereich. Das erachtet der Bundesrat als zu schwierig. Die



Befürchtung ist hier, dass eine Doppelbelastung dann vor allem den Passagier treffen würde.

Die Luftverkehrsemissionen machen gerade einmal 2 Prozent der globalen CO₂-Emissionen aus – 2 Prozent! Es gibt Statistiken, die 3 Prozent sagen; es kommt auf den Tag an. Aber es ist nicht so wahnsinnig entscheidend. Wenn Sie jetzt diese Doppelbelastung einführen, widerspricht das eigentlich den totalen Belastungen aus dem Luftverkehr. Die meisten dieser Emissionen werden im Langstreckenbereich, also bei Flügen über 1500 Kilometer, verursacht. Da haben Sie für die Bewältigung der Distanz einfach auch schlichtweg keine Alternativen. Sie können nicht zu Fuss, nicht mit dem Velo gehen, auch nicht mit der Bahn, ausser wenn Sie sehr viel Zeit haben. Das ist das Problem.

Eine Lenkungsabgabe ist, wie richtig gesagt wurde, keine Steuer, sondern ein marktwirtschaftliches Element. Aber Sie haben dann natürlich eine Problematik: Wie würde es lenken, wenn Sie gar keine Alternative haben? Müsste weniger geflogen werden? Das widerspricht jeglichem Mobilitätsverhalten der Menschen, widerspricht auch allen Perspektiven. Das heisst, Sie können nicht davon ausgehen, dass jemand wegen 12 bis maximal 50 Franken auf den Flug verzichtet. Dass wegen dieser Abgabe von den Flughäfen oder den Fluggesellschaften Flüge gestrichen würden, davon können Sie auch nicht ausgehen, denn sie würde ja überwälzt.

Wen würde es dann treffen? Den Mittelstand und die preissensitiven Passagiere, für die dann 50 Franken vielleicht relevant sind. Diese weichen dann relativ einfach auf die naheliegenden Flughäfen rund um die Schweiz herum aus. Deshalb glauben wir nicht, dass im Unterschied zur CO₂-Abgabe auf Brennstoffen eine solche Flugverkehrsabgabe zielführend ist.

Der Zoll müsste überdies ein eigenständiges Verfahren für die Erhebung einführen. Diese Grundlagen fehlen heute und müssten von der Oberzolldirektion erarbeitet werden. Für uns wäre es vor allem viel administrativer Aufwand.

Es verbleiben noch die Einzelanträge Regazzi zu den Artikeln 27 und 29. Ich bitte Sie, diese allesamt abzulehnen.

Schilliger Peter (RL, LU): Ich habe eine Frage zum Verhältnis zwischen dem Maximalzuschlag von 8 Rappen und der Umsetzung des Inlandziels: Wenn die Umsetzung des Inlandziels teurer wäre, was hätte dann in der Zielerreichung Ihrer Ansicht nach den Vorrang?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben ja mit den 8 Rappen lediglich einen Cap. Wenn Sie kein Inlandziel mehr haben, dann ist das eben völlig offen. Das ist ja genau der Fehler, den Sie letzte Woche gemacht haben. Da Sie das Inlandziel gestrichen haben, haben Sie hier keine klaren Vorgaben.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Wir sind bei Block 3 angelangt. Wir behandeln hier einerseits das Emissionshandelssystem, welches wir bereits mit der Genehmigung des Abkommens und der Vorlage 17.073 behandelt haben. Andererseits geht es um die Kompensation bei fossilen Treibstoffen.

Die Minderheit Girod will das EHS streichen und stattdessen eine Gaskombi-Spezialgesetzgebung in Artikel 26a verankern. Es folgen daraufhin die Bestimmungen, die wir letzte Woche beim EHS-Linking schon behandelt haben. Aufgrund der Entscheide, die wir letzte Woche zum Geschäft 17.073 getroffen haben, müsste der Rat bei den Artikeln 19 und 21, das sind die Bestimmungen zum Luftverkehr und zu den Gaskombikraftwerken, der Mehrheit folgen, um das künftige Recht kohärent auszugestalten. Mit Blick auf die Absätze 3 und 5 von Artikel 23 würde die politische Logik ebenfalls verlangen, dass man der Mehrheit folgt. Allerdings würde es bei Artikel 23 kein echtes Problem für die materielle Kohärenz darstellen, wenn man dort der Minderheit folgen würde. Denn für die Zeit nach 2020 kann man auch diesbezüglich unterschiedliche Regelungen vorsehen. Ich bitte Sie aber namens der Kommission, hier der Mehrheit zu folgen.

Kurz ein Wort zu Artikel 21 Absatz 1, zu diesem "floor price" bei den Gaskombikraftwerken: Dazu haben sich die Frau Bundesrätin wie auch Herr Wasserfallen in ihren Voten

AB 2018 N 2057 / BO 2018 N 2057

geäußert. Die Mehrheit der Kommission möchte dort eine Lex specialis für die allfälligen, eventuell möglichen Gaskombikraftwerke einfügen. Natürlich – dies an die Adresse der Frau Bundesrätin – ist das mit den Gaskombikraftwerken eine Eventualität, aber wofür, wenn nicht für Eventualitäten, machen wir denn hier drin Gesetze? Herr Wasserfallen wiederum sagte, das sei kompliziert und kaum nachvollziehbar. Was will die Kommission? Die Kommission will, dass für Gaskombikraftwerke die CO₂-Abgabe nur soweit rückerstattet wird, wie der CO₂-Preis den Mindestpreis übersteigt. Dieser Mindestpreis richtet sich nach den externen Kosten minus die Auktionskosten.

Die externen Kosten sind – und da widerspreche ich der Frau Bundesrätin – relativ gut bekannt. Das Bundesgericht hat Studien im Zusammenhang mit den Urteilen bezüglich der leistungsabhängigen Schwerver-



kehrsabgabe anstellen lassen; und dann gibt es noch die etwas verdächtigeren Studien neueren Datums. Der "range" liegt immer zwischen 90 und 110 Franken – so die Auskunft in der Kommission. Er ist also relativ eng und relativ gut bekannt. Die Auktionskosten liegen irgendwo zwischen 15 und 25 Franken. Das gibt dann also einen Mindestpreis zwischen 65 und 95 Franken. Die Differenz zur CO₂-Abgabe von aktuell 96 Franken liegt also dann zwischen 1 und 31 Franken. Das wäre der Betrag, der den Gaskombikraftwerken rückerstattet würde. Insgesamt ist das ein Dreisatz, den also unsere Verwaltung noch hinbringt; so kompliziert ist das nicht. Artikel 27 bzw. die Diskussion über die Kompensation bei den fossilen Treibstoffen wurde diverse Male angesprochen. Das ist ein komplexes Thema. Wir haben in der Kommission mit einer wahren Zahlenschlacht darüber debattiert. Wie schon gesagt wurde, hat die Presse dann noch ihren Teil zur Zahlenschlacht beigegeben. Kernpunkt des Streits ist die Frage, welcher Anteil der Kompensationsleistung der Treibstoffimporteure durch inländische Massnahmen erfolgen soll. Wie hoch sollen die aus dem Inlandanteil abgeleiteten Kosten für die Konsumenten maximal sein? Zur Erklärung: Bereits im geltenden Recht besteht eine Kompensationspflicht für die Treibstoffimporteure, mit einem maximalen Kompensationsaufschlag von 5 Rappen und einer Sanktion von 160 Franken. Das hat Herr Fässler richtig erklärt. Mit dem neuen Gesetz stellt sich jetzt die Frage, ob diese Kompensationspflicht durch einen Inlandanteil ergänzt werden soll und wie viel das kosten darf. Darin integriert ist dann auch die Frage nach der Kompensation mittels der Beimischung biogener Treibstoffe.

Die Kommission kam nach längerer Diskussion und nach Abwägung zahlreicher Varianten, die Sie auch auf der Fahne finden, zum Schluss, dass man einen – und das ist entscheidend – allmählichen Anstieg der inländischen Massnahmen auf 20 Prozent im Jahr 2030 will. Die Refinanzierung dieser Massnahmen an der Tanksäule dürfte dann gemäss den Berechnungen des Bundesamtes, welche die Kommission eingefordert hatte, höchstens 8 Rappen kosten. Das sind – ich betone es nochmals – allmähliche Preisanstiege. Das erklärt auch die Diskussion vorhin zwischen Herrn Schilliger und Herrn Fässler. Wenn man allmählich auf diese 20 Prozent ansteigt, dann ist das mit 8 Rappen – gegenüber dem heutigen Kostendeckel ist das ein Plus von 3 Rappen – machbar.

Letztendlich komme ich zur Flugticketabgabe und zu Artikel 30a, wo die Minderheiten Nussbaumer und Vogler eine solche einfügen wollen. Der Unterschied zwischen den beiden Minderheiten besteht einerseits in den Ansätzen der Abgabe: Die Minderheit Vogler setzt bei den innereuropäischen Flügen etwas tiefer an. Andererseits und hauptsächlich liegt der Unterschied bei der Verwendung der Abgabe. Die Minderheit Nussbaumer sieht eine komplette Rückverteilung vor. Die Minderheit Vogler möchte mit einem Drittel der Erträge Adaptionsmassnahmen finanzieren.

Die Kommission hat sich sehr eingehend mit dem Thema der Flugticketabgabe befasst. Sie hat insbesondere auch Berichte zur Wirksamkeit und zur Verfassungskonformität bestellt. Schlussendlich kam die Kommissionmehrheit zur Ansicht, dass das Instrument der Flugticketabgabe einerseits die Vorlage überlädt – das hat Herr Imark so wiedergegeben – und dass sie andererseits zu Ausweichverkehr über andere Länder führt. Die von den Minderheiten Nussbaumer und Vogler aufgenommenen Anträge wurden nach Ausmehrung und Bereinigung mit 13 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Vogler Karl (C, OW): Herr Kommissionssprecher, ich habe noch eine Frage zur Flugticketabgabe. Es ist ja offenbar so, dass ein Teil der Kommission deshalb keine Lenkungsabgabe auf den Flugverkehr wollte, weil der Flugverkehr neu dem Emissionshandel unterstellt wird. Können Sie hier zuhänden des Plenums sagen, um wie viel etwa sich ein Flugticket verteuern wird, wenn hier jetzt der Emissionshandel greift?

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Ja, ich komme gleich dazu, zuerst aber eine Vorbemerkung: Es wurde jetzt immer wieder erwähnt, dass der grosse Vorteil unserer oder Ihrer Konzeption wäre, dass es eine Lenkungsabgabe ist. Das gilt für das ganze Gesetz. Wir reden von Lenkungsabgaben. Das EHS bringt eine Lenkungsabgabe, welches die Luftfahrzeugbetreiber betrifft, die wie alle Anlagebetreiber Massnahmen ergreifen können, um ihren CO₂-Ausstoss zu senken, oder eben Zertifikate kaufen können. Es ist also eine Lenkungsabgabe für die Betreiber.

Was Sie wollen, ist eine Lenkungsabgabe für die Passagiere. Das ist insofern nicht zwingend vergleichbar; es ist ein anderer Ansatz. Studien gibt es, es gibt eine Infras-Studie im Auftrag des Bundes, die uns auch vorlag: Wenn das EHS jetzt einfach so, wie es läuft, auf den Flugverkehr umgelegt wird, dann bewegt sich das im Rappenbereich. Je nach Szenario sind es 30 bis 50 Rappen pro Jahr, 2030 liegt der Betrag dann irgendwo zwischen Fr. 1.20 und Fr. 1.50; in diesem Bereich liegen die Kosten des EHS. Das hat auf die Passagiere keine Lenkungswirkung, das ist uns allen klar. Es ist eine Lenkungsabgabe für die Luftfahrzeugbetreiber.

Ritter Markus (C, SG): Herr Kommissionssprecher, ich habe eine Frage. Können Sie mir sagen, wie ich einem Bergbauern im Appenzellerland, in der Surselva oder im Berner Oberland erklären soll, wieso er für das Benzin



oder den Diesel, den er auf der Strasse für den Traktor oder Transporter braucht, bis zu 8 Rappen mehr bezahlen soll, während bei einem Flugticket, das einer kauft, um über Samstag und Sonntag nach London oder nach Berlin zu fliegen, nur 30 Rappen aufgeschlagen werden? Können Sie mir sagen, wie ich das diesem Bauern erklären soll?

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Ich kann Ihnen nichts anderes sagen als die Argumente, welche in der Kommission vorgebracht wurden, als es darum ging, weshalb man keine Flugticketabgabe will. Der Grund war eben zum einen, dass man die Vorlage nicht überladen sollte. Man war der Meinung, dass die Vorlage dann vielleicht für die Bauern in Appenzell, die Sie ansprechen, halt doch zu viel will. Das war der eine Punkt in der Kommission. Zum andern wurde mit dem Ausweichverkehr und dem Schaden für diejenigen argumentiert, die dann eben nicht ausweichen können, die zwingend fliegen müssen. Das wurde vorhin auch von der Frau Bundesrätin erwähnt. Das sind die Argumente, welche in der Kommission vorgebracht wurden.

Masshardt Nadine (S, BE): Herr Müller-Altermatt, es wurde gesagt, dass andere Staaten bereits ähnlich hohe Abgaben auf Flugtickets haben. Wurde dies in der Kommission ebenfalls diskutiert, und wie sieht es damit aus?

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Auch hier wieder die Vorbemerkung: Andere Staaten kennen eine fiskalische Abgabe; das Geld landet in der Staatskasse. Ich erinnere mich an eine Aussage der Verwaltung, die lautete, dass es ein Land mit einer "erlecklichen Abgabe" gebe, das sei Grossbritannien. Dort gehe sie für Interkontinentalflüge fast bis auf 500 Pfund hoch. Ansonsten liegt sie in jenem Bereich, der hier von den Minderheiten vorgeschlagen wird: In Italien beträgt sie 10 bis 200 Euro, in Frankreich 5 bis 53 Euro, in Deutschland 7.50 bis 42 Euro. Der Ausreisser ist Grossbritannien, wo sie wirklich bis auf fast 500 Pfund hochgeht.

AB 2018 N 2058 / BO 2018 N 2058

Friedl Claudia (S, SG): Geschätzter Herr Kollege Müller-Altermatt, hat sich die Kommission nicht überlegt, dass man diese Flugticketabgabe auch für die internationale Klimafinanzierung verwenden könnte? Haben Sie sich dazu irgendwelche Gedanken gemacht?

Müller-Altermatt Stefan (C, SO), für die Kommission: Es gab immer wieder Anträge in diese Richtung. Ich kann nicht mehr konkret sagen, ob dies auch bei der Flugticketabgabe so war. Es gab immer wieder Anträge in Richtung der internationalen Klimafinanzierung. Das Stimmenverhältnis bei der Ablehnung der Anträge entsprach jeweils bürgerlich versus links-grün, also in der Regel 17 zu 8 Stimmen.

Genecand Benoît (RL, GE), pour la commission: Dans le bloc 3, nous avons traité du système d'échange de quotas d'émission. Je vous rappelle que notre conseil a déjà discuté de ces articles dans le cadre de l'objet 17.073 consacré au couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission suisse et européen. Si vous voulez rester cohérents avec les décisions prises dans le cadre de l'objet 17.073, il faut suivre la majorité de la commission pour les questions touchant au système d'échange de quotas d'émission et rejeter les propositions de minorité qui vous sont faites. La proposition de la minorité Girod est une proposition putative: elle consiste à dire que si l'on ne couple pas notre système d'échange de quotas d'émission avec celui de l'Union européenne, alors il conviendrait de supprimer notre système. Puisque notre conseil a accepté le couplage, je pense qu'il est logique de suivre la majorité de la commission et de rejeter la proposition de la minorité Girod.

Permettez-moi de dire un mot concernant l'article 21. A l'alinéa 1, sur lequel une proposition de minorité Wasserfallen Christian a été déposée, il est question dans la version de la majorité de la manière de calculer le remboursement de la taxe sur le CO₂ dans le cas des centrales thermiques à combustibles fossiles. Comment l'administration ferait-elle pour calculer ce remboursement? Elle fixerait un coût externe du CO₂, qui se situerait dans ce cas entre 90 et 110 francs la tonne, duquel on déduirait sa valeur à la bourse – puisque le système de quotas implique que chaque tonne est achetée à la bourse –, qui est aujourd'hui d'environ 20 euros la tonne. Cette différence, finalement, serait rapportée au prix de la taxe en Suisse – je suis désolé, c'est compliqué –, à savoir 96 francs la tonne. Donc, on déduirait cette différence des 96 francs, et les centrales concernées n'obtiendraient que la différence entre ces deux montants.

Voilà pour ce mécanisme qui a été adopté par 12 voix contre 12 avec la voix prépondérante du président. Concernant l'article 27, vous aurez compris que, concernant les carburants fossiles, notre commission, ainsi que le Conseil fédéral, a renoncé à instaurer une taxe CO₂ sur ces carburants. Cette tentative a été faite plusieurs fois dans cette assemblée et n'a jamais réussi à l'emporter. Aujourd'hui, on vous propose de pour-



suivre le système actuel, selon lequel les importateurs de carburants fossiles doivent compenser une partie des émissions de CO₂ générées par leur utilisation. Il faut peut-être souligner que l'on pourra, selon la loi révisée, compenser jusqu'à 90 pour cent des émissions, alors que dans la loi en vigueur on ne prévoyait pas de fixer une limite. 90 pour cent, c'est un montant considérable et je souligne ici qu'aucun parti n'a contesté cette limite supérieure.

Les deux questions qui se sont posées en commission sont les suivantes. La première concerne la part de la compensation faite par des mesures prises en Suisse, c'est l'article 27 alinéa 2 lettre b. Vous avez ici plusieurs propositions. Celle du Conseil fédéral fixe cette part à 15 pour cent au minimum, celle de la majorité de la commission à 20 pour cent au minimum en 2030, la minorité I (Schilliger) à 20 pour cent au maximum, la minorité II (Rösti) à 10 pour cent au maximum, et la minorité III (Vogler) à 20 pour cent au minimum.

Cet élément a une incidence sur le prix puisque les mesures de compensation prises en Suisse sont plus chères que celles prises par la Suisse à l'étranger. Pour parer à l'éventualité d'une explosion des prix, votre commission a décidé d'instaurer une limite supérieure dans la taxation sur le CO₂. La majorité vous propose une limite à 8 centimes. Nous sommes saisis de la proposition de la minorité II (Rösti), avec une limite à 5 centimes, et de celle de la minorité IV (Grunder), avec une limite à 13 centimes. Les autres propositions de minorité ont été retirées.

Concernant enfin la taxe sur les billets d'avion, votre commission a discuté de cette question de manière approfondie et décidé de ne pas l'intégrer dans cette modification de loi. La raison principale est que, en couplant notre système d'échange de quotas d'émission avec celui de l'Union européenne, nous intégrerons les aéronefs dans la taxation du CO₂, la taxation sur les billets étant de ce fait redondante.

Une autre raison est qu'il y a un sérieux doute sur le fait qu'un prix qui oscille entre 12 et 50 francs soit réellement incitatif alors qu'il s'agit d'introduire une taxe d'incitation. Il faut savoir notamment qu'un des facteurs principaux du prix des billets d'avion est le prix du kérosène. Or, dans les trois derniers mois, le prix du pétrole a baissé de 25 pour cent, et il serait tout à fait possible d'intégrer un prix de 15 à 50 francs quasiment aujourd'hui sans changer le prix de vente des billets d'avions. On peut donc sérieusement douter du caractère incitatif de cette taxe en l'état actuel.

Dernière chose: la façon de composer la taxe, selon laquelle la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien doit dépasser 20 pour cent de la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020, est assez complexe. La question qui se poserait est la suivante: est-ce que les compagnies d'aviation font effectivement le plein en Suisse, ou est-ce qu'elles le font à l'étranger? Il serait assez problématique de déterminer cette part. La commission vous conseille donc de suivre sa majorité et de ne pas introduire de taxe sur les billets d'avion.

"Last but not least", il y a deux propositions Regazzi, qui n'ont évidemment pas été discutées en commission puisqu'elles n'avaient alors pas été déposées durant les travaux de la commission. Suite à la lecture de ces propositions, je vous encourage à ne pas les accepter. La première, à l'article 27 alinéa 3ter, me semble être redondante avec la façon même de composer la taxe sur les carburants. Aujourd'hui, le Conseil fédéral a la possibilité de compenser les émissions de CO₂ entre 0 et 90 pour cent. Evidemment, plus la part des émissions compensées sera élevée, plus cela coûtera cher, mais il pourra toujours faire varier cette part. Ce que vous propose Monsieur Regazzi n'amène ni plus de sécurité ni plus de souplesse dans ce domaine.

Je vous encourage aussi à rejeter la proposition Regazzi à l'article 29 alinéa 1, qui fait une différence entre le coût des pénalités en cas de compensation faite par des mesures prises en Suisse ou à l'étranger. Même si elle n'a pas été étudiée en commission, cette proposition me semble comporter un risque d'arbitrage extrêmement important qui pourrait amener finalement à préférer payer la taxe plutôt qu'à faire les compensations qui sont prévues dans la loi. Voilà pour ce bloc 3.

Mazzone Lisa (G, GE): Ma question porte sur la taxe sur les billets d'avion. Confirmez-vous, Monsieur Genecand, que les vols internationaux sont exemptés à la fois de TVA et de taxe sur les huiles minérales et que, à ce titre, on peut considérer que les pollueurs sont traités inéquitablement selon qu'ils se déplacent en voiture ou en avion?

Genecand Benoît (RL, GE), pour la commission: Il est certain que le trafic aérien, aujourd'hui, de par l'exemption dont il bénéficie en matière de taxes, est traité de manière plus favorable que le trafic automobile. La solution passe par une taxe carbone. Le couplage avec le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne nous fait faire un pas dans cette direction, et le régime Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) nous fera peut-être faire aussi un pas dans cette direction.

La grande difficulté – et c'est peut-être ce qui motive la prudence de la commission –, c'est qu'une solution



qui ne s'appliquerait qu'à un seul pays aurait vraisemblablement pour effet de déplacer l'origine des vols, mais n'aurait pas pour effet de diminuer les émissions de CO₂.

AB 2018 N 2059 / BO 2018 N 2059

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Siamo giunti alla fine del blocco 3 e passiamo alle votazioni. Procederemo secondo l'ordine che è stato distribuito. La prima proposta di minoranza del blocco è la minoranza Girod che riguarda tutt'una serie di articoli. La sottoporro a votazione una volta chiariti gli articoli relativi.

Art. 18

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... oder landen, sind nach Massgabe völkerrechtlicher Verträge zur Teilnahme am EHS verpflichtet.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Wenn aufgrund völkerrechtlicher Verträge mehrere internationale Systeme zur Verminderung von Treibhausgasemissionen von Luftfahrzeugen bestehen, so sorgt der Bundesrat dafür, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen diesen Systemen für Treibhausgasemissionen aus Flügen nicht kumulativ unterliegen.

Antrag der Minderheit

(Imark, Brunner Toni, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Abs. 1

... oder landen, sind zur Teilnahme am EHS verpflichtet, sofern der Betreiber nicht in einem anderen internationalen System Teilnehmer ist.

Abs. 2 Bst. a

... die von einem vom Bundesrat anerkannten EHS oder einem anderen internationalen System erfasst werden;

Abs. 3

Streichen

Art. 19

Proposition de la majorité

Al. 1

... ou y atterrissent sont tenus de participer au SEQE conformément aux traités internationaux.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Lorsqu'il existe, en vertu de traités internationaux, plusieurs systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les aéronefs, le Conseil fédéral veille à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient pas soumis de manière cumulative à ces systèmes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre générées par les vols.

Proposition de la minorité

(Imark, Brunner Toni, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Al. 1

... ou y atterrissent sont tenus de participer au SEQE, pour autant qu'ils ne participent pas déjà à un autre système international.



Al. 2 let. a

... SEQE reconnu par le Conseil fédéral ou saisis dans un autre système international;

Al. 3

Biffer

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 20

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 21

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... auf Gesuch hin zurückerstattet, ausser bei fossil-thermischen Kraftwerken, bei denen die Rückerstattung nur soweit erfolgt, wie der CO₂-Preis einen Mindestpreis übersteigt. Dieser richtet sich nach dem Mittelwert der externen Kosten abzüglich den Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 21

Proposition de la majorité

Al. 1

... qui participent au SEQE, sauf dans le cas de centrales thermiques à combustibles fossiles, pour lesquelles le remboursement n'est effectué que dans la mesure où le prix sur le CO₂ dépasse un prix minimal. Celui-ci se fonde sur la valeur moyenne des coûts externes moins les coûts de l'enchère pour les droits d'émission remis.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17998)

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

(1 Enthaltung)



Art. 22

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 23

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 3

... Treibhausgaseffizienz von Referenzanlagen, den produkt- und produktionsspezifischen Eigenheiten sowie der kostenlosen Zuteilung in der EU.

Abs. 5

Streichen

AB 2018 N 2060 / BO 2018 N 2060

Art. 23

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 3

... d'émissions de gaz à effet de serre, aux particularités propres aux produits et à la production ainsi qu'à l'attribution gratuite au sein de l'UE.

Al. 5

Biffer

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/17999)

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 5 – Al. 5

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18000)

Für den Antrag der Mehrheit ... 102 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées



Art. 24, 25

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 26

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1

... einen Betrag von 125 Franken pro Tonne CO₂-Äquivalente (CO₂eq) entrichten.

Art. 26

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

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

Al. 1

... un montant de 125 francs par tonne d'équivalent-CO₂ (éq.-CO₂) ...

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18001)

Für den Antrag der Minderheit ... 96 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

3. Kapitel Titel

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Kompensation

Chapitre 3 titre

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Compensation

1. Abschnitt (Art. 18–26)

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Streichen

Section 1 (art. 18–26)

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Biffer



1a. Abschnitt Titel

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Kompensation bei fossil-thermischen Kraftwerken

Section 1a titre

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Compensation s'appliquant aux centrales thermiques à combustibles fossiles

Art. 26a

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titel

Grundsatz

Abs. 1

Fossil-thermische Kraftwerke (Kraftwerke) dürfen nur erstellt und betrieben werden, wenn sich deren Betreiber dem Bund gegenüber verpflichten:

- a. die verursachten CO₂-Emissionen vollumfänglich zu kompensieren; und
- b. das Kraftwerk nach dem aktuellen Stand der Technik zu betreiben; der Bundesrat legt den zu gewährleistenden minimalen Gesamtwirkungsgrad fest.

Abs. 2

Höchstens 50 Prozent der CO₂-Emissionen dürfen durch Emissionsminderungszertifikate kompensiert werden.

Abs. 3

Der Bundesrat kann Investitionen in erneuerbare Energien im Inland als Kompensationsmassnahmen anrechnen.

Abs. 4

Als Kraftwerke gelten Anlagen, die aus fossilen Energieträgern entweder nur Strom oder gleichzeitig auch Wärme produzieren. Anlagen der zweiten Kategorie sind erfasst, wenn sie:

- a. primär auf die Produktion von Strom ausgelegt sind; oder
- b. primär auf die Produktion von Wärme ausgelegt sind und eine Feuerungswärmeleistung von mehr als 125 Megawatt aufweisen.

Art. 26a

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titre

Principe

Al. 1

Les centrales thermiques à combustibles fossiles (centrales) ne peuvent être construites et exploitées que si leurs exploitants s'engagent envers la Confédération à remplir les exigences suivantes:

- a. compenser entièrement les émissions de CO₂ qu'elles génèrent;
- b. exploiter la centrale selon l'état actuel de la technique; le Conseil fédéral fixe le rendement minimal qui doit être garanti.

Al. 2

50 pour cent au plus des émissions de CO₂ peuvent être compensées par des attestations internationales.

AB 2018 N 2061 / BO 2018 N 2061

Al. 3

Le Conseil fédéral peut considérer les investissements faits en Suisse dans les énergies renouvelables comme des mesures compensatoires.

Al. 4

Les installations qui, à partir d'agents énergétiques fossiles, produisent soit du courant, soit du courant et de la chaleur sont considérées comme des centrales. Les installations de la seconde catégorie sont prises en



compte si elles remplissent l'une des conditions suivantes:

- a. elles sont exploitées essentiellement pour produire du courant;
- b. elles sont exploitées essentiellement pour produire de la chaleur et ont une puissance calorifique de combustion supérieure à 125 mégawatts.

Art. 26b

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titel

Kompensationsvertrag

Abs. 1

Die Einzelheiten der Verpflichtung nach Artikel 26a werden in einem Vertrag zwischen dem Kraftwerksbetreiber und dem Bund geregelt.

Abs. 2

Der Vertrag kann im Bewilligungsverfahren für Kraftwerke nicht überprüft werden.

Art. 26b

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titre

Contrat de compensation

Al. 1

Les exploitants de centrales et la Confédération passent un contrat qui fixe de manière détaillée leurs engagements aux termes de l'article 30a.

Al. 2

Le contrat ne peut être révisé dans la procédure d'autorisation appliquée aux centrales.

Art. 26c

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titel

Konventionalstrafe bei Nichteinhalten der Verpflichtung

Abs. 1

Wer die Kompensationsverpflichtung nicht einhält, schuldet dem Bund eine im Vertrag festgesetzte Konventionalstrafe.

Abs. 2

Die Höhe der Konventionalstrafe richtet sich nach den geschätzten Kosten der nicht erbrachten Kompensationsleistungen.

Art. 26c

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titre

Peine conventionnelle en cas de non-respect des engagements

Al. 1

Quiconque ne respecte pas ses engagements en matière de compensation doit verser à la Confédération le montant de la peine conventionnelle fixé dans le contrat.

Al. 2

Le montant de la peine conventionnelle dépend des coûts estimés des prestations compensatoires non fournies.

Art. 26d

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titel

Befreiung von der CO₂-Abgabe



Text

Den Kraftwerken wird die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen zurückerstattet.

Art. 26d

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Titre

Exemption de la taxe sur le CO₂

Texte

La taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles est remboursée aux centrales.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Possiamo votare ora sulla proposta della minoranza Girod che riguarda un concetto. Nel voto seguente opporremo questo concetto a quanto deciso fin'ora. Il voto vale anche per gli articoli 30 capoversi 1 e 3, 32a, 32b, 33 titolo, 35 capoverso 1, 41 capoverso 4, 46 capoverso 2 e la sezione 2a del capitolo 9.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18002)

Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen

Dagegen ... 174 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 27

Antrag der Mehrheit

Abs. 1; 2 Einleitung, Bst. a; 4 Einleitung, Bst. a; 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2 Bst. b

... dieser beträgt mindestens 20 Prozent im Jahr 2030. Es sind Massnahmen zu bevorzugen, über welche grosse ungenutzte Kompensationspotenziale erschlossen werden können. Eine langfristige Wirtschaftlichkeit soll gewährleistet werden.

Abs. 3

Streichen

Abs. 3ter

Der Maximalaufschlag auf Treibstoffe beträgt höchstens 8 Rappen pro Liter Treibstoff. Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich.

Abs. 3quater

Es werden, wenn möglich, internationale Bescheinigungen berücksichtigt, bei denen die Emissionsvermindierungen in der Wertschöpfungskette von Schweizer Unternehmen oder durch den Einsatz von Schweizer Technologien erzielt wurden. Der Bundesrat kann einen Mindestanteil festlegen.

Abs. 4 Bst. b

Streichen

Antrag der Minderheit

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

Abs. 1 Bst. b

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Schilliger, Buffat, Genecand, Imark, Jauslin, Knecht, Müri, Rösti, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Abs. 2 Bst. b

... dieser beträgt höchstens 20 Prozent.



Antrag der Minderheit II

(Rösti, Buffat, Imark, Knecht, Müri, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Abs. 2 Bst. b

... dieser beträgt höchstens 10 Prozent.

Abs. 3ter

... höchstens 5 Rappen pro Liter Treibstoff. Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich.

AB 2018 N 2062 / BO 2018 N 2062

Antrag der Minderheit III

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

Abs. 2 Bst. b

... dieser beträgt mindestens 20 Prozent. Es sind Massnahmen zu bevorzugen, über welche grosse ungenutzte Kompensationspotenziale erschlossen werden können. Eine langfristige Wirtschaftlichkeit soll gewährleistet werden.

Abs. 3ter

... höchstens 12 Rappen pro Liter Treibstoff. Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich.

Antrag der Minderheit

(Grunder, Girod, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 3bis

Der Anteil der CO₂-Emissionen, der durch die Elektrifizierung des Verkehrs mit nachweislich erneuerbarem Strom kompensiert werden muss, beträgt mindestens 3 Prozent. Fahrzeuge, die bereits nach Kapitel 2 angerechnet worden sind, sind ausgeschlossen.

Antrag der Minderheit IV

(Grunder, Badran Jacqueline, Bäumle, Candinas, Girod, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Vogler)

Abs. 3ter

... höchstens 13 Rappen pro Liter Treibstoff.

Antrag der Minderheit V

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

Abs. 3ter

... höchstens 20 Rappen pro Liter Treibstoff. Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich. Zeichnet sich ab, dass die zur Zielerreichung notwendigen Kosten höher sind, beantragt der Bundesrat dem Parlament rechtzeitig eine Erhöhung.

Antrag Regazzi

Abs. 3ter a

Übertreffen die Kompensationskosten den Maximalaufschlag gemäss Artikel 27 Absatz 3ter, muss der Bundesrat innerhalb von drei Monaten die Kompensationsmenge, die gemäss Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b mit Massnahmen im Inland erreicht werden soll, anpassen, so dass die Kompensationskosten vom Kompensationsaufschlag gedeckt werden.

Schriftliche Begründung

Es muss unbedingt ein klarer Mechanismus eingebaut werden, der die Gleichwertigkeit des Aufschlages und der Kosten der Kompensation garantiert. Das Gesetz muss regeln, was geschehen soll, falls die Kompensationskosten den Maximalaufschlag übertreffen. Der Bundesrat wird beauftragt, in diesem Fall die Verteilung der Massnahmen in der Schweiz und im Ausland so anzupassen, dass der Maximalaufschlag nicht überschritten wird. Eine Anpassung des in der Schweiz zu kompensierenden Anteils wird hier vorgeschlagen, damit es keine Wirkung auf die gesamten Reduktionsziele hat. Angesichts der Volumen und Beträge scheint eine dreimonatige Frist vernünftig. Längerfristig kann das Parlament dann auch den Maximalaufschlag selber anpassen, wenn es die Ziele erfordern und die wirtschaftliche Lage ermöglicht.



Art. 27

Proposition de la majorité

Al. 1; 2 introduction, let. a; 4 introduction, let. a; 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2 let. b

... s'élève à 20 pour cent au minimum en 2030. Il convient de favoriser les mesures qui permettent l'exploitation d'importants potentiels de compensation inutilisés. Une rentabilité à long terme devra être garantie.

Al. 3

Biffer

Al. 3ter

La majoration s'appliquant aux carburants s'élève à 8 centimes au plus par litre de carburant. Ce montant couvre l'ensemble des coûts de la compensation dans le domaine des carburants.

Al. 3quater

Sont prises en compte, si possible, les attestations internationales portant sur des réductions d'émissions réalisées dans la chaîne de création de valeur d'entreprises suisses ou par le recours à des technologies suisses. Le Conseil fédéral peut déterminer une part minimale.

Al. 4 let. b

Biffer

Proposition de la minorité

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

Al. 1 let. b

Biffer

Proposition de la minorité I

(Schilliger, Buffat, Genecand, Imark, Jauslin, Knecht, Müri, Rösti, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Al. 2 let. b

... s'élève à 20 pour cent au maximum.

Proposition de la minorité II

(Rösti, Buffat, Imark, Knecht, Müri, Ruppen, Wobmann, Zuberbühler)

Al. 2 let. b

... s'élève à 10 pour cent au maximum.

Al. 3ter

... s'élève à 5 centimes au plus par litre de carburant. Ce montant couvre l'ensemble des coûts de la compensation dans le domaine des carburants.

Proposition de la minorité III

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

Al. 2 let. b

... s'élève à 20 pour cent au minimum. Il convient de favoriser les mesures qui permettent l'exploitation d'importants potentiels de compensation inutilisés. Une rentabilité à long terme devra être garantie.

Al. 3ter

... s'élève à 12 centimes au plus par litre de carburant. Ce montant couvre l'ensemble des coûts de la compensation dans le domaine des carburants.

Proposition de la minorité

(Grunder, Girod, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 3bis

La part des émissions de CO₂ qui doivent être compensées par l'électrification du trafic au moyen d'électricité provenant d'une source d'énergie renouvelable vérifiable est de 3 pour cent au minimum. Les véhicules déjà comptabilisés selon le chapitre 2 sont exclus.



Proposition de la minorité IV

(Grunder, Badran Jacqueline, Bäumle, Candinas, Girod, Marchand-Balet, Nordmann, Nussbaumer, Vogler)

Al. 3ter

... s'élève à 13 centimes au plus par litre de carburant.

Proposition de la minorité V

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

Al. 3ter

... s'élève à 20 centimes au plus par litre de carburant. Ce montant couvre l'ensemble des coûts de la compensation dans le domaine des carburants. S'il apparaît que les coûts qui doivent être engagés pour atteindre les objectifs sont plus élevés, le Conseil fédéral propose, en temps utile, au Parlement de relever ce montant.

AB 2018 N 2063 / BO 2018 N 2063

Proposition Regazzi

Al. 3ter a

Si les coûts de compensation dépassent la majoration maximale visée à l'article 27 alinéa 3ter, le Conseil fédéral adapte, dans les trois mois, la part des émissions de CO₂ à compenser par des mesures prises en Suisse conformément à l'article 27 alinéa 2 lettre b, de sorte que les coûts de compensation soient couverts par la majoration compensatoire.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza Rösti al capoverso 1 lettera b, la proposta della minoranza III (Vogler) e la proposta della minoranza V (Thorens Goumaz) sono state ritirate.

Abs. 2 Bst. b, 3ter – Al. 2 let. b, 3ter

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18003)

Für den Antrag der Mehrheit ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit IV ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18004)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 82 Stimmen

(1 Enthaltung)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18005)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 62 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Abs. 3bis – Al. 3bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18006)

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

Dagegen ... 120 Stimmen

(1 Enthaltung)



Abs. 3ter a – Al. 3ter a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18007)

Für den Antrag Regazzi... 90 Stimmen

Dagegen ... 96 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 28

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 29

Antrag der Mehrheit

Titel

Sanktion bei fehlender Kompensation

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Hess Erich, Knecht, Müri, Page, Rösti, Schilliger, Wobmann)

Abs. 1

... einen Betrag von 160 Franken entrichten.

Antrag Regazzi

Abs. 1

Wer seine Kompensationspflicht mittels Massnahmen im Inland nicht erfüllt, muss dem Bund ... 320 Franken entrichten; wer seine Kompensationspflicht mittels internationaler Bescheinigungen nicht erfüllt, muss dem Bund pro nicht kompensierte Tonne CO₂ einen Beitrag von 30 Franken entrichten.

Abs. 2

Streichen

Schriftliche Begründung

Zu Absatz 1: Inlandmassnahmen zur Reduktion und Vermeidung von CO₂ sind wesentlich teurer als der Erwerb von internationalen Bescheinigungen aus Kompensationsprojekten im Ausland. Es ist daher folgerichtig, die Ersatzleistung (Sanktion) für verfehlte Kompensationsziele mit Auslandmassnahmen (internationale Bescheinigungen) dem internationalen Preisgefüge anzupassen.

Zu Absatz 2: Nach dem von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommen müssen neu auch aufstrebende Wachstumsländer ihre eigenen CO₂-Reduktionsziele erfüllen. Diese Länder waren bisher die Hauptlieferanten von internationalen Bescheinigungen. Neu können CO₂-Reduktionen, die diese Länder ihrem Inlandziel zurechnen, nicht mehr an Gastländer wie die Schweiz "exportiert" werden. Werden dennoch internationale Bescheinigungen "exportiert", braucht es zur Vermeidung von Doppelzählungen einen Staatsvertrag zwischen dem Gastland (exportierendes Land) und dem Empfängerland (Schweiz). Zurzeit gibt es noch keine solche Staatsverträge, und es ist auch nicht klar, wie viele davon innert nützlicher Zeit abgeschlossen werden können und wie hoch das Potenzial von internationalen Bescheinigungen infolge solcher Staatsverträge sein wird. Es macht somit überhaupt keinen Sinn, im Rahmen von Sanktionsmassnahmen das Beibringen von internationalen Bescheinigungen zu fordern, die wegen fehlender Staatsverträge, deren Abschluss nicht in der Macht der Kompensationspflichtigen liegt, nicht beschafft werden können.



Art. 29

Proposition de la majorité

Titre

Sanction en cas de non-compensation

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Bourgeois, Brunner Toni, Genecand, Hess Erich, Knecht, Muri, Page, Rösti, Schilliger, Wobmann)

Al. 1

... un montant de 160 francs par tonne de CO₂ non compensée.

Proposition Regazzi

Al. 1

Quiconque ne remplit pas, en prenant des mesures en Suisse, son obligation en matière de compensation doit verser ... 320 francs par tonne de CO₂ non compensée; quiconque ne remplit pas, en remettant des attestations internationales, son obligation en matière de compensation doit verser à la Confédération un montant de 30 francs par tonne de CO₂ non compensée.

Al. 2

Biffer

Abs. 1 – Al. 1

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18008)

Für den Antrag der Minderheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag Regazzi ... 91 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2018 N 2064 / BO 2018 N 2064

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18009)

Für den Antrag der Minderheit ... 95 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 93 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18010)

Für den Antrag der Mehrheit ... 98 Stimmen

Für den Antrag Regazzi ... 90 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 30

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Abs. 1

... Aufbewahrung und Transaktion von Bescheinigungen.



Abs. 3
Streichen

Art. 30

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Girod, Grunder, Jans, Thorens Goumaz)

Al. 1

... Ce registre sert à consigner les attestations, ainsi que les transactions réalisées.

Al. 3

Biffer

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La proposta della minoranza Girod è stata respinta precedentemente.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

3a. Abschnitt Titel

Antrag der Minderheit I

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

Flugticketabgabe

Antrag der Minderheit II

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

Flugticketabgabe

Section 3a titre

Proposition de la minorité I

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

Taxe sur les billets d'avion

Proposition de la minorité II

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

Taxe sur les billets d'avion

Art. 30a

Antrag der Minderheit I

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

Titel

Grundsatz

Abs. 1

Der Bund erhebt ab 1. Januar 2022 eine Flugticketabgabe bei Abflügen im Linienverkehr ab allen inländischen Flugplätzen, wenn der Anteil fossiler Flugtreibstoffe an den insgesamt in der Schweiz abgesetzten Mengen an fossilem Treibstoff im Jahr 2020 über 20 Prozent liegt.

Abs. 2

Der Ertrag aus der Flugticketabgabe wird nach Artikel 41 Absatz 2 an die Bevölkerung verteilt.



Antrag der Minderheit II

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

Titel

Grundsatz

Abs. 1

Der Bund erhebt ab 1. Januar 2022 eine Flugticketabgabe bei Abflügen im Linien- und Charterverkehr ab allen inländischen Flugplätzen, wenn der Anteil fossiler Flugtreibstoffe an den insgesamt in der Schweiz abgesetzten Mengen an fossilem Treibstoff im Jahr 2020 über 20 Prozent liegt.

Abs. 1bis

Ein Drittel des Ertrags der Abgabe wird im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes für Beiträge an Massnahmen verwendet, die zur langfristigen Anpassung an den Klimawandel und zur Vermeidung oder Bewältigung von Schäden an Personen oder an Sachen von erheblichem Wert in der Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre beitragen.

Abs. 2

Zwei Drittel des Ertrags aus der Abgabe werden nach Artikel 41 Absatz 2 an die Bevölkerung verteilt.

Art. 30a

Proposition de la minorité I

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

Titre

Principe

Al. 1

La Confédération prélève à compter du 1er janvier 2022 une taxe sur les billets d'avion dans le trafic de lignes au départ de tous les aéroports nationaux si la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien dépasse 20 pour cent de la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020.

Al. 2

Le produit de la taxe sur le trafic aérien est redistribué à la population conformément à l'article 41 alinéa 2.

Proposition de la minorité II

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

Titre

Principe

Al. 1

La Confédération prélève à compter du 1er janvier 2022 une taxe sur les billets d'avion, dans le trafic de lignes et dans le trafic charter, au départ de tous les aéroports nationaux si la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien dépasse 20 pour cent de la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020.

Al. 1bis

Un tiers du produit de la taxe est affecté, dans le cadre des compétences de la Confédération, aux contributions aux mesures visant à prévenir et à maîtriser les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient

AB 2018 N 2065 / BO 2018 N 2065

résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Al. 2

Deux tiers du produit de la taxe sont redistribués à la population conformément à l'article 41 alinéa 2.

Art. 30b

Antrag der Minderheit I

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

Titel

Bemessung der Flugverkehrsabgabe



Abs. 1

Die Abgabe bemisst sich an der Flugdistanz und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

Abs. 2

Der Bundesrat legt die Höhe der Flugticketabgabe innert folgendem Rahmen fest:

- a. zwischen 12 und 30 Franken für Flüge in einen Mitgliedstaat des Europarates;
- b. zwischen 30 und 48 Franken für Flüge in einen anderen Staat.

Abs. 3

Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen.

Antrag der Minderheit II

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

Titel

Bemessung der Flugverkehrsabgabe

Abs. 1

Die Abgabe bemisst sich an der Flugdistanz und der Anzahl der beförderten Fluggäste.

Abs. 2

Der Bundesrat legt die Höhe der Flugticketabgabe innert folgendem Rahmen fest:

- a. zwischen 12 und 20 Franken für Flüge in einen Mitgliedstaat des Europarates;
- b. zwischen 30 und 50 Franken für Flüge in einen anderen Staat.

Abs. 3

Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen.

Art. 30b

Proposition de la minorité I

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

Titre

Calcul de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

La taxe est calculée en fonction de la distance parcourue et du nombre de passagers transportés.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion selon le cadre suivant:

- a. entre 12 et 30 francs pour les vols vers un Etat membre du Conseil de l'Europe;
- b. entre 30 et 48 francs pour les vols vers un autre Etat.

Al. 3

A cet égard, il tient compte des réglementations internationales comparables.

Proposition de la minorité II

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

Titre

Calcul de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

La taxe est calculée en fonction de la distance parcourue et du nombre de passagers transportés.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion selon le cadre suivant:

- a. entre 12 et 20 francs pour les vols vers un Etat membre du Conseil de l'Europe;
- b. entre 30 et 50 francs pour les vols vers un autre Etat.

Al. 3

A cet égard, il tient compte des réglementations internationales comparables.



Art. 30c

Antrag der Minderheit I

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

Titel

Abgabepflichtige Personen und Befreiung von der Luftverkehrsabgabe

Abs. 1

Abgabepflichtig sind Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge im Linienverkehr ab einem inländischen Flugplatz durchführen.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt die Ausnahmen. Er berücksichtigt dabei insbesondere Ausnahmen für den Transport von Kleinkindern sowie Flüge mit hoheitlichen Aufgaben, Flüge für die medizinische Versorgung und für militärische Zwecke.

Antrag der Minderheit II

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

Titel

Abgabepflichtige Personen und Befreiung von der Luftverkehrsabgabe

Abs. 1

Abgabepflichtig sind Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge ab einem inländischen Flugplatz durchführen.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt die Ausnahmen. Er berücksichtigt dabei insbesondere Flüge mit hoheitlichen Aufgaben, für die medizinische Versorgung oder mit militärischen Zwecken und das Alter der Fluggäste.

Art. 30c

Proposition de la minorité I

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

Titre

Personnes assujetties à la taxe et exemption de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

Sont soumis à contribution les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols dans le trafic de lignes au départ d'un aéroport national.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les exceptions. Il prend en compte notamment des exceptions pour le transport de jeunes enfants ainsi que pour les vols destinés à accomplir des missions régaliennes, à prodiguer des soins médicaux ou à remplir un but militaire.

Proposition de la minorité II

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

Titre

Personnes assujetties à la taxe et exemption de la taxe sur le trafic aérien

Al. 1

Sont soumis à contribution les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols au départ d'un aéroport national.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les exceptions. Ce faisant, il tient compte notamment des vols destinés à accomplir des missions régaliennes, à prodiguer des soins médicaux ou à remplir un but militaire ainsi que de l'âge des passagers.



Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18011)

Für den Antrag der Minderheit II ... 98 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 59 Stimmen

(32 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/18012)

Für den Antrag der Minderheit II ... 88 Stimmen

Dagegen ... 93 Stimmen

(8 Enthaltungen)

Block 4 – Bloc 4

CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen, Verwendung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, Vollzug und Förderung, Amtshilfe und Datenschutz, Strafbestimmungen, Schlussbestimmungen, Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles, utilisation du produit de la taxe sur le CO₂, exécution et encouragement, assistance administrative et protection des données, dispositions pénales, dispositions finales, abrogation et modification d'autres actes

Nussbaumer Eric (S, BL): Wir sind bei Block 4. Ich habe mit Kollege Bäumle abgetauscht. Ich rede zu den Minderheitsanträgen im Abschnitt "Aufhebung und Änderung anderer Erlasse". Ich habe in diesem Block zwei Minderheitsanträge gestellt. Die eine Minderheit betrifft die Rückerstattung der Mineralölsteuer beim öffentlichen Verkehr, die andere Minderheit eine Minimalbestimmung bei den klimabezogenen Finanzmittelflüssen.

Zuerst zum Thema Mineralölsteuer: Wir haben nun schon stundenlang über Massnahmen gesprochen und darüber, was man alles für den Klimaschutz tun könnte. Wissen Sie, was das Beste wäre? Wenn unsere Politik in allen Feldern etwas kohärenter würde, zum Beispiel auch beim öffentlichen Verkehr. Wir haben eine gesetzliche Bestimmung, die den Dieselbus im öffentlichen Verkehr privilegiert, denn der subventionierte Dieselbus wird gleich auch noch von der Mineralölsteuer entlastet. Wenn wir solche gesetzlichen Bestimmungen haben, müssen wir uns nicht wundern, wenn der Entscheid zwischen Dieselbus und Elektrobuss vielfach zugunsten des Dieselbusses ausfällt.

Mein Antrag will diese klimaschädigende Besserstellung des Dieselbusses im öffentlichen städtischen Agglomerationsverkehr abschaffen. Damit ist es möglich, dass bei der Investitionsentscheidung die richtigen Signale gesetzt werden. Natürlich braucht es dazu eine Vorlaufzeit, denn man sollte die Rahmenbedingungen nicht hektisch ändern. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe bekommen eine Anpassungszeit von zehn Jahren. Ab 2030 wird die Mineralölsteuer nicht mehr zurückerstattet. Es ist also kein Dieselbusverbot, aber es ist kohärent, dass auch hier Subventionstatbestände zugunsten der fossilen Treibstoffe abgebaut und gestrichen werden. Ich bitte Sie, hier klare Signale an die Investitionsverantwortlichen der öffentlichen Verkehrsbetriebe auszusenden.

Die zweite Minderheit, die ich hier vertrete, betrifft die klimabezogenen Finanzmittelflüsse. Der Bundesrat hat ja dazu ein seltsames Konzept entwickelt. Er hat stolz den Klimavertrag von Paris unterschrieben, der auch Zielsetzungen zu den klimabezogenen Finanzmittelflüssen beinhaltet. Seine Antwort auf diese Verpflichtung ist nun aber, man wolle gar nichts machen, man überlasse das der Freiwilligkeit.

Einen internationalen Vertrag unterschreiben und dann die Ziele der Freiwilligkeit unterstellen, das ist tatsächlich ein einzigartiges klimapolitisches Konzept. Dass Sie, geschätzte Frau Bundesrätin, keine harten Regulierungen bei den Finanzmittelflüssen wünschen, kann ich ja noch nachvollziehen. Dass Sie aber auch diese Minderheit ablehnen, die nur eine gewisse Transparenz verlangt, das kann ich nicht nachvollziehen.

Die Vermögensanlage bleibt komplett unreguliert. Publica, Nationalbank und AHV-Fonds können ihre Vermögensanlagen tätigen, wie sie gerade wollen. Aber eines, eines sollten sie tun: Sie sollten Transparenz herstellen, was das alles mit klimaschädigendem Handeln zu tun hat.

Ich verlange nichts Aussergewöhnliches, wenn ein solcher Bericht alle fünf Jahre vorgelegt werden muss, denn alle fünf Jahre müssen Sie auch im Rahmen des Pariser Vertrages berichten. Das ist das Mindeste, was die Unterzeichnung eines multilateralen Vertrages zur Folge hat: Transparenz herstellen. Transparenz herstellen ist keine Untat, sondern ein klares Zeichen an die Weltgemeinschaft. Insbesondere die reichen Länder verursachen mit ihren Vermögensanlagen klimarelevante Finanzmittelflüsse. Wir sollten diese als verantwortliches Land in aller Fairness offenlegen. Zuallererst ist dabei die öffentliche Hand in der Pflicht.



Ich bitte Sie daher, dem Konzept der Transparenz bei den Finanzmittelflüssen von öffentlichen Institutionen zuzustimmen.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): J'ai trois propositions de minorité à défendre dans ce quatrième bloc. La première concerne le secteur financier dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises. Lors du débat sur le bloc 1, j'ai défendu une proposition de minorité à l'article 3, qui visait à ce que le Conseil fédéral puisse prévoir des objectifs pour le secteur financier, comme il le fait déjà dans d'autres domaines. Cette mesure doit être comprise comme une première étape permettant de voir si les mesures volontaires sont assez efficaces pour permettre d'atteindre les objectifs fixés à la branche.

Cependant, comme l'expérience l'a montré dans d'autres secteurs, un simple objectif n'est pas toujours suffisant pour constituer une incitation assez forte et déclencher l'engagement nécessaire dans le secteur. Il peut donc être utile de l'associer à une menace ou à une sanction pour renforcer son effet incitatif. C'est sur la base de cette réflexion que je vous fais une proposition de compléter l'article 31 alinéa 1. Elle précise que si l'impact des mesures volontaires prises par le secteur financier est insuffisant, il est possible, pour le Conseil fédéral, de percevoir une taxe sur le CO₂ sur le financement direct ou indirect des énergies fossiles. Le but est principalement d'encourager les mesures volontaires du secteur financier puisqu'il s'agit d'une mesure conditionnelle.

En effet, quoi de mieux qu'une taxe pour motiver les acteurs à s'engager de leur plein gré? Cette mesure n'étant envisagée qu'à titre hypothétique et, le cas échéant, à moyen terme, le temps est laissé au Conseil fédéral pour en préciser les contours – si une mise en oeuvre s'avérait nécessaire – en considérant les évolutions au niveau international, notamment au niveau des secteurs financiers concernés et des indicateurs à utiliser.

Au même article 31 se trouve, à l'alinéa 2, ma deuxième proposition de minorité, à savoir celle de la minorité I. Il s'agit de prévoir un plancher plus élevé pour la taxe sur le CO₂ perçue sur le mazout, en fixant ce plancher à 120 francs par tonne de CO₂ et, dès lors, d'augmenter le montant de la taxe plus rapidement que prévu initialement. La taxe sur le CO₂ perçue sur le mazout est la mesure qui a le plus porté ses fruits jusqu'ici en matière de politique climatique. Ce n'est pas un hasard, car cet instrument est conçu de manière à être à la fois efficace et social. En effet, l'entier de la taxe est redistribué à la population et à l'économie, que ce soit sous la forme de subventions pour l'assainissement énergétique des bâtiments, ou sous la forme de versements directs aux particuliers et aux entreprises.

Le seul défaut de cet instrument est qu'il déploie ses effets trop lentement. Au rythme où les choses vont, il faudra près d'un siècle pour assainir l'ensemble du bâti existant. Or nous ne pouvons pas nous permettre une telle durée d'assainissement. Le temps presse, comme l'a montré le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat paru en octobre dernier. Dès lors, il faut renforcer toutes les mesures, et en particulier celles dont nous savons qu'elles fonctionnent bien. En élevant le montant plancher de la taxe sur le CO₂ perçue sur le mazout, on incite plus encore qu'auparavant les propriétaires à moderniser leurs immeubles et leurs installations, et on augmente les sommes

AB 2018 N 2067 / BO 2018 N 2067

qui permettent de les soutenir financièrement dans leurs efforts.

Ma dernière minorité va dans le même sens et propose d'amender l'article 39 alinéa 1. Elle prescrit qu'une proportion plus importante des recettes de la taxe sur le CO₂ perçue sur le mazout soit utilisée pour soutenir l'assainissement énergétique des bâtiments. Il s'agit, là aussi, de permettre à un plus grand nombre de propriétaires d'isoler leur bâtiment ou de modifier leur système de chauffage. Cette augmentation modérée de 30 à 40 pour cent permet d'exclure les critiques concernant le flou constitutionnel qui régnerait autour de ce type de mesure. En effet, la majeure partie des recettes de la taxe sur le CO₂ continuera à être reversée directement aux entreprises et à la population.

Comme pour la proposition de minorité précédente, le but est d'accélérer la modernisation du bâti existant. Dans ce domaine, il est évidemment nécessaire et aussi possible d'aller plus vite puisque les alternatives favorables au climat sont disponibles sur le marché, à des prix de plus en plus abordables et qu'elles améliorent même le confort et la qualité de vie des habitants. L'assainissement énergétique des bâtiments génère en outre des activités économiques et des emplois ancrés localement.

Je vous prie dès lors de bien vouloir soutenir mes trois propositions de minorité.

La présidente (Carobbio Guscetti Marina, présidente): Le proposte della minoranza Genecand sono presentate dal signor Christian Wasserfallen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Wir haben in Block 4 eine zentrale Frage vor uns: Es geht einerseits um die



Höhe der CO₂-Abgabe und andererseits darum, was damit alles finanziert werden soll. Für die FDP-Liberale Fraktion ist das eine zentrale Frage, namentlich die Frage der Höhe der CO₂-Abgabe.

Mit ihrem System der CO₂-Abgabe hat die Schweiz die weltweit höchste CO₂-Abgabe pro Tonne; sie liegt aktuell bei 96 Franken. Ich habe mir die Mühe gemacht herauszufinden, wie die CO₂-Steuern und -Lenkungsabgaben in anderen Ländern aussehen. Momentan ist es so, dass in Frankreich, Deutschland und Grossbritannien im Grundsatz rund 20 Euro pro Tonne verlangt werden, in Kanada sind es 30 kanadische Dollar pro Tonne, was aktuell 22 Franken entspricht. Und wir sind bei 96 Franken pro Tonne! Da soll mir noch einmal jemand etwas von "level playing field" und all den anderen Dingen erklären, wenn wir unsere Lebenshaltungskosten, Energiekosten, Steuerbelastungen, Gebühren, Abgaben usw. dann auch noch in Bezug dazu setzen.

Von dem her gesehen ist es sicher nicht opportun, hier dem Bundesrat zu folgen. Der Bundesrat hat bei der Festlegung der Höhe der CO₂-Abgabe eigentlich etwas ausgesagt, nämlich dass die CO₂-Abgabe nie mehr weniger als – Stand heute – 96 Franken sein kann. Das heisst, man kann die CO₂-Abgabe nach dem Mehrheitsbeschluss des Bundesrates nie mehr tiefer ansetzen, was sicher nicht im Sinne des Erfinders war. Warum haben der Bundesrat und auch einige aus dieser Ratshälfte einen so grossen Antrieb, die CO₂-Abgabe zu erhöhen? Es ist ganz einfach: weil viele Branchen und viele Kreise mehr Geld via Gebäudeprogramm und mehr Geld für die Elektromobilität und für Projektförderungen wollen. Denn je höher die CO₂-Abgabe ist, desto mehr Direktsubventionen wird es in anderen Bereichen geben. Das ist der Grund, warum man die CO₂-Abgabe nochmals erhöhen will. Es ist nicht ein klimapolitischer Grund, es ist ein fiskalischer Grund, denn ein Drittel der CO₂-Abgabe geht für Gebäude drauf.

Ich rufe noch einmal schnell in Erinnerung: Wir haben im Rahmen der Energiestrategie steuerliche Abzüge für Hauseigentümer beschlossen, wenn sie energetische Gebäudesanierungen machen. Das müssen Sie sich dann beim Abstimmen gut überlegen. Wenn Sie auf der einen Seite steuerliche Abzüge haben und auf der anderen Seite immer noch die Direktsubventionen im Gebäudeprogramm, liebe Kolleginnen und Kollegen vor allem aus den liberalen oder sogenannt liberalen Fraktionen, ist das nach ordnungspolitischen Grundsätzen eine Katastrophe.

Wir haben das System gewählt, dass wir die steuerlichen Abzüge wollen, die bereits beschlossen worden sind, wohingegen wir beim Gebäudeprogramm auf diese Direktsubventionen – die, das sei in Klammern bemerkt, extreme Mitnahmeeffekte haben – verzichten wollen. Ich muss leider in Erinnerung rufen, dass wir, wenn sich die grünliberale Ideologie hier durchsetzen würde – jetzt müssen Sie sich festhalten –, 450 Millionen Franken Direktsubventionen für Gebäude hätten, 600 Millionen Franken Direktsubventionen in die Elektromobilität inklusive Automobilindustrie und Ladeinfrastruktur und 70 Millionen Franken Direktsubventionen in irgendwelche Projekte, bei denen es extreme Mitnahmeeffekte gibt. Summa summarum gibt das etwa 1,3 bis 1,4 Milliarden Franken Direktsubventionen, wenn sich Ihre Lesart durchsetzt. Was das mit liberal zu tun hat, weiss ich bei Gott nicht mehr.

Aus diesen Gründen müssten wir jetzt mit diesen Steueranreizen im Gebäudebereich weiterfahren, direkte Subventionen abschaffen und sicher nicht noch neue einführen, weil die Automobilindustrie, die Infrastrukturbauer usw. privat genügend Geld haben, um investieren zu können. Dort braucht es keine Bundesmillionen respektive -milliarden. Auch die Stromversorger müssen dort nicht direkt subventioniert werden, liebe Kolleginnen und Kollegen von der grünliberalen Seite.

Aus diesem Grund bleiben wir bei der Höhe der heutigen CO₂-Abgaben. Diese haben immer noch einen Spielraum gegen oben. Machen wir nicht aus Gründen der direkten Subventionierung und fiskalischen Ansprüche und Gelüste eine höhere CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Das wäre kontraproduktiv und nicht im Sinne dieses Gesetzes.

Schilliger Peter (RL, LU): Ich habe im ganzen Block 4 vier Minderheiten: Die erste ist für eine Vereinfachung in Artikel 33. Dort geht es darum, wer sich von der CO₂-Abgabe befreien kann. Bei Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe a möchte ich, dass es hier nicht nur um Betreiber mit einer wirtschaftlichen Tätigkeit geht. Ich könnte mir auch vorstellen, dass es grosse Organisationen von Verwaltungseinheiten oder aus irgendwelchen anderen Gebieten gäbe, die sich auch solchen Zielsetzungen unterwerfen könnten. Schlussendlich geht es ja wirklich darum, möglichst offen zu sein, möglichst für jede Unternehmung und jede Institution irgendwie die Möglichkeit zu schaffen, sich befreien zu lassen. Wir wollen eine CO₂-Reduktion. Einschränkungen in Zielvereinbarungen zu machen ergibt aus dieser Optik für mich keinen Sinn. Aus dieser Optik möchte ich eine möglichst offene Formulierung haben.

In Absatz 2 geht es auch um Umschreibungen, vor allem darum, wie etwas gemessen werden muss; auch hier geht es um eine Öffnung. Das Ganze wiederholt sich auch wieder in Absatz 2 Buchstabe b usw. – es geht um das Verminderungspotenzial, die Eigenheiten, die Frage, wo etwas getätigt werden muss.



Ich bitte Sie einfach, Artikel 33 möglichst offen zu formulieren. Im Gesetz soll es offen sein. Der Bundesrat kann dann in der Verordnung Präzisierungen einbauen. Man kann dann prüfen, wo es Sinn und wo es keinen Sinn mehr macht. Wenn wir im Gesetz schon sehr viel zu detailliert regeln, lässt es uns zu wenig Spielraum. Aus dieser Optik bitte ich Sie wirklich, Artikel 33 einer Vereinfachungskur zu unterziehen.

In Artikel 39 geht es um das Gebäudeprogramm, vor allem in Absatz 5. Hier geht es um die Befristung des sogenannten Gebäudeprogramms. Wir haben bei der Energiestrategie und beim Energiegesetz darüber abgestimmt, ob wir Subventionen – dazu gehören auch die Finanzierungen im KEV-Bereich und in anderen Bereichen – terminlich fixieren wollen. Die Sunset-Klausel für den Ausstieg aus der sogenannten Subventionswirtschaft wurde auch ins Feld geführt, und ich glaube, sie war ein wesentlicher Grund dafür, dass das Energiegesetz schlussendlich eine Mehrheit gefunden hat.

In Artikel 39 Absatz 5 geht es um diese Befristung des Gebäudeprogramms. Der Bundesrat sieht vor, dass hier bis Ende 2025 Beiträge fliessen können. Eine Mehrheit will eine Verlängerung bis ins Jahr 2030. Ich bin mit meiner Minderheit I der Meinung, dass wir auf das Jahr 2025 sukzessive einen Abbau hinkriegen sollten, so wie es auch in der

AB 2018 N 2068 / BO 2018 N 2068

KEV-Finanzierung geschieht. Auch dort gibt es einen sukzessiven Rückgang.

Wir haben auch neue Ansätze, wie die Umsetzung der Gebäudesanierung getätigt werden kann. Wir haben neu einen Steuerabzug. Den gab es früher nicht. Diese steuerliche Abzugsfähigkeit bei den Kantonen und beim Bund soll auch eine Wirkung haben, davon sind wir überzeugt. Aus diesem Grund kann man bestehende Instrumente wie die Subventionierung von Massnahmen eben kürzen. Zusätzlich, und auch das ist mir wichtig, gibt es die Klik-Stiftung. Die Klik-Stiftung kann dort Unterstützung leisten, wo andere Instrumente fehlen. Wenn das Gebäudeprogramm nicht mehr läuft, können dann mit der Klik-Stiftung die Sanierung von Quartieren oder solche Zielvoraussetzungen mitfinanziert werden. Damit haben wir ein weiteres Instrument, das für die Umsetzung der Gebäudesanierung dienlich sein wird.

In der Folge ist dann bei Artikel 40 Absatz 1 die Fassung des Bundesrates zu unterstützen, weil eben in seiner Version die Befristung auf 2025 enthalten ist. Bei Artikel 40 Absatz 4 unterstütze ich ebenso den Bundesrat, weil er keine weiteren Einschränkungen von Bürgschaften gewährt. Auch hier regelt das Gesetz gemäss Mehrheitsantrag zu intensiv, auch hier gilt es, eine gewisse Freiheit in der Umsetzung in der Verordnung zu belassen.

Rösti Albert (V, BE): Ich kann es bei der Minderheit zu Artikel 34, die ich hier vertrete, sehr kurz machen. Es geht darum, dass Ihnen meine Minderheit beantragt, die Version des Bundesrates zu wählen, was die Ersatzleistung anbelangt. Die Ersatzleistung beträgt 30 Prozent der für die Jahre, in denen die Verminderungsverpflichtung nicht eingehalten wurde, zurückerstatteten CO₂-Abgaben. Diese ist nicht zu verzinsen. Das will eine Mehrheit der Kommission drastisch verschärfen, indem sie verlangt: Wenn drei Jahre in Folge oder in mehr als der Hälfte der Jahre die Verminderungsverpflichtung nicht eingehalten wird, soll die Ersatzleistung bei 50 Prozent liegen – und gar bei 100 Prozent, wenn die Verminderung bis 2030 nicht erfolgt. Wir gehen davon aus, dass die Vertragspartner bei ihrer Unterzeichnung die Verpflichtungen erfüllen wollen; es sind ja in der Vergangenheit auch entsprechende Erfolge zu verzeichnen. Wenn nachträglich ein Ersatz von 100 Prozent geleistet werden muss, ist das für die Betroffenen unverhältnismässig.

Ich bitte Sie deshalb, hier der Minderheit zu folgen, was dem Entwurf des Bundesrates entspricht.

Imark Christian (V, SO): Bei meinem Antrag zu Artikel 39 Absatz 2 geht es darum, die Formulierung des Bundesrates beizubehalten. Die Förderung der Geothermie war den Kantonen über das Gebäudeprogramm nicht möglich. Sie war auch vom Verfassungsartikel her, der den Kantonen im Bereich der Gebäude die Hoheit gibt, nicht abgedeckt. Darum fand sie den Weg in dieses Gesetz. Es bestand eine Lücke, und diese Lücke wurde geschlossen. Bei den weiteren Fördertatbeständen, die Sie jetzt beantragen, verhält es sich anders. Dort haben die Kantone die entsprechende Kompetenz. Über das Gebäudeprogramm ist es möglich, diese Technologien bereits heute zu fördern.

Es stellt sich die Frage, was Sie mit diesem Artikel überhaupt erreichen wollen. Wollen Sie den Kantonen diese Kompetenz wieder wegnehmen? Wenn sowohl der Bund als auch die Kantone zuständig sind, dann führt das unweigerlich zu Abgrenzungsproblemen: Welcher Kanton macht was, was wird über Klik, was wird über das Gebäudeprogramm und was durch die Bundesmittel gefördert? Diese Abgrenzung würde sehr aufwendig, und es besteht dazu keine Notwendigkeit.

Die neuen Verteilanträge bedeuten einen Overkill. Damit würde ein funktionierendes System über Bord geworfen. Das würde höchstens mehr Probleme schaffen als Lösungen bringen.



Darum bitten wir Sie, die Minderheit II, gemäss Bundesrat, zu unterstützen.

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich bin mit meinem Minderheitsantrag II zu Artikel 39 Absatz 5 für einmal auf der Linie des Bundesrates. Ich unterstütze also dessen Haltung, die Fördermassnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden bis 2025 zu befristen.

In diesem Zusammenhang erinnere ich Sie an die Diskussionen bezüglich der Energiestrategie. Im Energiegesetz haben wir ja unter anderem festgelegt, die kostendeckende Einspeisevergütung und auch das Gebäudeprogramm auf 2025 zu befristen. Das haben wir auch dem Volk so vermittelt. Es wäre unredlich und demokratisch äusserst fragwürdig, wenn wir bereits heute, also eineinhalb Jahre nach der Volksabstimmung, das Ganze wieder über den Haufen werfen würden.

Was versprochen wurde, gilt es einzuhalten. Es geht nicht an, immer wieder neue Regeln aufzustellen. Das gilt einerseits bezüglich der Befristung des Gebäudeprogramms bis Ende 2025, aber auch bezüglich der Vorgabe, dass höchstens ein Drittel des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, höchstens aber 450 Millionen Franken pro Jahr, ins Gebäudeprogramm fliessen soll. Demzufolge ist auch der Antrag der Minderheit I (Schilliger), wonach die Beträge ab 2021 und bis 2025 linear reduziert werden sollen, nicht ganz sauber.

Zudem möchte ich anfügen, dass auch das Gebäudeprogramm, das wir bereits seit zehn Jahren haben und das wahrscheinlich noch weitere sieben Jahre dauern soll, wie alle Subventionierungsprogramme einen beachtlichen Mitnahmeeffekt hat. Dazu hat es einmal einen Bericht der Eidgenössischen Finanzkontrolle gegeben, den wir vor einiger Zeit einmal in der Kommission diskutiert haben. Diese Subventionen sind zwar gut für einige Anspruchsgruppen, aber sicher nicht im Gesamtinteresse.

Auch aus diesem Grund ist das Auslaufen per Ende 2025 zu befürworten. Damit können denn auch alle Mittel wieder an die Bevölkerung zurückgeführt werden, wie es bei der seinerzeitigen Einführung der CO₂-Abgabe dem Volk versprochen worden ist.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Non vedo il signor Bourgeois. Nel frattempo do la parola al signor Girod.

Girod Bastien (G, ZH): Letzten Samstag fand ja eine Demonstration statt, um die Politik bezüglich Klima aufzuwecken. Zumindest bei Herrn Bourgeois ist es offensichtlich, dass er noch am Schlafen ist. Aber auch bei den Vertretern von Anträgen in den anderen Blöcken haben wir im Abstimmungsverhalten gesehen, dass viele eigentlich noch nicht aufgewacht sind. Das ist schade. Wir hatten diesen Hitzesommer, der eigentlich vor Augen geführt hat, dass Handlungsbedarf besteht. Wir haben die ETH, die eigentlich mit ihren Szenarien klar aufzeigt, was die Folgen für die Schweiz sind, und es wäre jetzt am Parlament, hier ein griffiges Gesetz zu beschliessen.

Im letzten Block haben wir, statt ein griffiges Gesetz zu machen, die Türe für Gaskraftwerke geöffnet, damit Gaskraftwerke in der Schweiz gebaut werden können. Das ist natürlich das Gegenteil dessen, was eine griffige Klimapolitik will! Die Grünen werden sich aber nicht beirren lassen: Wir werden weiterhin das fordern, was man machen müsste, und aufzeigen, was man, wenn man hier die Zeichen, die Problematik ernst nimmt, machen sollte.

Bei Artikel 42 verlangt eine Minderheit eine Änderung, welche es erlaubt, einen Beitrag an die internationale Klimafinanzierung zu leisten. Was ist mit dem Begriff "internationale Klimafinanzierung" gemeint? Mit dem Abkommen von Paris hat man nicht nur beschlossen, dass man die Emissionen massiv senken möchte und sich koordiniert, sondern auch, dass die entwickelten Länder einen Beitrag für die ärmsten Länder leisten, die schon heute – und in Zukunft immer mehr – von der Klimaerwärmung betroffen sind. Diese Erwärmung hat, sogar wenn wir die Emissionen gemäss Pariser Abkommen reduzieren, auch bei einem 2-Grad-Ziel oder bei einem 1,5-Grad-Ziel im globalen Schnitt für gewisse Regionen schon gewaltige Auswirkungen. Man schätzt, dass es um 100 Milliarden Dollar jährlich geht, die für diese Klimafinanzierung zusammenkommen müssen. Da geht es darum, dass man zum Beispiel bei Wetterextremen – in den ärmsten Ländern bestehen ja nicht einmal Schutzvorrichtungen gegenüber Überschwemmungen! –

AB 2018 N 2069 / BO 2018 N 2069

Unterstützung leistet. Das ist sehr wichtig, denn man muss im Kopf behalten, dass es Schätzungen gibt, wonach zurzeit jährlich etwa 200 Millionen Menschen in einer Region zur Welt kommen, die bis Ende des Jahrhunderts überschwemmt oder stark von Überschwemmungen betroffen sein wird, wenn wir nichts gegen die Klimaerwärmung machen. Diese Menschen können eigentlich ihren Lebensabend nicht dort verbringen, wo sie heute aufwachsen. Sogar wenn wir das Ziel von Paris erreichen, wird es immer noch eine grosse Anzahl von Leuten geben, die betroffen sind. Deshalb braucht es die internationale Klimafinanzierung. Wenn wir hier



keine Lösung haben, ist auch die internationale Klimapolitik blockiert, weil die Länder natürlich zu Recht sagen: Wir wollen auch hier Fortschritte sehen.

Mit diesem Antrag sollen jetzt zumindest – als ein erster Ansatz – die Straf- oder Ersatzzahlungen, also die Sanktionen in Fällen, in denen der Grenzwert von Neuwagen nicht eingehalten wird, beim EHS oder auch bei der CO₂-Abgabe, dazu verwendet werden, einen gewissen Beitrag an die internationale Klimafinanzierung zu leisten. Damit würde die Schweiz wenigstens einen Weg aufzeigen, wie man das finanzieren könnte, und dabei ein wichtiges Kriterium erfüllen, das bis jetzt nicht erfüllt ist. Die Beiträge für die internationale Klimafinanzierung sollen – und das war in Paris eigentlich Konsens – nicht einfach von der Entwicklungshilfe abgezogen werden, sondern es braucht Finanzierungsmechanismen, damit sie wirklich zusätzlich finanziert werden können. Wenn es ein gewisser Beitrag vom Bund ist, kann man damit auch weitere Unterstützung von der Wirtschaft ankurbeln und diese mitziehen. Aber es braucht einen gewissen Beitrag, und er muss über einen solchen Mechanismus finanziert werden.

Ich bitte Sie deshalb, entsprechend die Minderheit Girod zu unterstützen.

Bourgeois Jacques (RL, FR): Je vous invite à soutenir ma proposition de minorité à l'article 41 pour les raisons suivantes.

Les membres de la famille travaillant sur l'exploitation agricole ont, je tiens à le souligner, un statut juridique particulier en ce qui concerne les assurances sociales. Ils ont un statut de salariés au sens de l'AVS, mais ne sont cependant pas soumis à l'assurance-accidents obligatoire selon la LAA, ni à la prévoyance professionnelle obligatoire selon la LPP, ni à l'assurance-chômage selon la LACI. Pour définir et délimiter la notion de membres de la famille de l'exploitant qui travaillent dans l'exploitation, toutes les assurances sociales se réfèrent à la loi fédérale sur les allocations familiales dans l'agriculture. Sachant que les membres de la famille ne sont pas soumis à l'assurance-accidents obligatoire, leur employeur ne bénéficie pas d'un remboursement de la taxe. Ce n'est pas intentionnel.

La référence à l'assurance-accidents dans le contexte de la redistribution du produit de la taxe sur le CO₂ résulte de la limitation actuelle du salaire assuré dans la LAA à 148 200 francs, ou en l'occurrence de la limitation du produit de la taxe redistribué pour les salaires qui dépassent cette limite. La version du Conseil fédéral est ainsi discriminatoire envers l'agriculture et serait un changement de pratique par rapport à la situation qui prévaut.

A cet égard, ma proposition de minorité permet de prendre en compte les membres de la famille travaillant sur l'exploitation agricole. C'est la raison pour laquelle je vous invite à suivre ma minorité qui ne propose que le statu quo par rapport à la situation actuelle.

Grossen Jürg (GL, BE): Momentan stehen die Zeichen bei den Grünliberalen auf Ablehnung der Vorlage in der Gesamtabstimmung. In diesem Block haben Sie aber nochmals Gelegenheit, mindestens ein paar Punkte zu verbessern. Wir wollen die Klimaziele von Paris umsetzen und nicht alles aufs Ausland ab- oder auf die kommenden Generationen hinausschieben.

Bei den Artikeln 31ff. geht es um die CO₂-Abgabe und insbesondere mit dem Konzept der Minderheit Bäumle darum, dass in Zukunft auch Treibstoffe einer CO₂-Abgabe unterliegen sollen. Nur so viel dazu: Damit unterstützen Sie einen effizienten und wirksamen Klimaschutz. Damit wird die Bahn frei, zahlreiche andere Gesetze und Verbote und Regulierungen abzuschaffen und zu deregulieren – insbesondere die Ratsrechte sollte ein vitales Interesse daran haben.

Bei Artikel 31 Absatz 1 unterstützen wir die Mehrheit.

Bei Artikel 31 Absatz 2 verlange ich mit meinem Einzelantrag, den maximalen Abgabesatz bei 400 Franken anstatt bei 210 Franken pro Tonne CO₂ festzulegen. Spürbare Lenkungsabgaben sind die effizienteste und volkswirtschaftlich kostengünstigste Möglichkeit, Klimaschutz zu machen. Mit der CO₂-Abgabe haben wir einen bewährten und etablierten Weg, wurde doch in der Vergangenheit im Gebäudesektor als einzigem Bereich eine tatsächliche Reduktion des CO₂-Ausstosses erreicht. Ich verweise nochmals auf die von der ETH Zürich publizierte Studie, wonach die Energiewende mit einem Lenkungssystem pro Haushalt jährlich rund fünfmal günstiger zu haben wäre als mit einem Fördersystem mit strengen Vorschriften. Eine deutliche Erhöhung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen wäre also der effizienteste Weg. Gerade die liberale Seite sollte das doch einsehen und hier mitmachen, anstatt die Maximalabgabe mit der Minderheit II sogar noch zu reduzieren. Bei Artikel 33 unterstützen wir die Mehrheit und damit die Möglichkeit, dass alle Unternehmen mit dem Bund eine Verminderungsverpflichtung eingehen können.

Bei Artikel 34 verlangen die Grünliberalen wie die Mehrheit, dass Ersatzleistungen bei Nichteinhaltung der Verminderungsverpflichtung insgesamt 100 Prozent der CO₂-Abgaben betragen können. Alles andere wäre



ein Fehlanreiz, es wäre Klimaschutz auf dem Papier anstatt echter Klimaschutz.

Bei den Artikeln 35 und 36 unterstützen wir die Minderheitsanträge Bäumle.

Bei Artikel 39 Absatz 2 unterstützen wir ebenfalls die Minderheit Bäumle, welche die Erträge aus der CO₂-Abgabe für die Gebäudeprogramme ausweiten will, mit Buchstabe c auch auf die Installation von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Ohne geeignete Ladeinfrastruktur in Einstellhallen und Garagen von Mehrfamilienhäusern und Überbauungen werden die Leute nicht auf Elektroautos umstellen.

Bei Artikel 39 Absatz 3 verlange ich mit einem Einzelantrag, dass der Ergänzungsbeitrag aus der CO₂-Abgabe das Dreifache des jährlichen Kredits betragen darf, der vom Kanton zur Durchführung seines Programms bewilligt wird. Die zur Verfügung stehenden Mittel für die Gebäudeprogramme wurden in den vergangenen Jahren teilweise nicht einmal zur Hälfte ausgeschöpft. Mit meinem Antrag will ich den Anreiz für wirksame Gebäudeprogramme für die Kantone verstärken. Damit müssen diese einerseits weniger allgemeine Steuermittel für die Gebäudeprogramme einsetzen, und andererseits wird dem Grundsatz der Verursachergerechtigkeit stärker Rechnung getragen.

Bei Artikel 42 unterstützen wir die Minderheit Girod und verlangen damit, dass die Erträge aus der Ersatzleistung nicht über den NAF für Teer- und Betoninfrastruktur, sondern für die Finanzierung internationaler Projekte verwendet werden, um die Folgen der Klimaerwärmung zu mildern.

Bei Artikel 46a unterstützen wir den Einzelantrag Hausammann und verlangen vom Bund, dass er seine Vorbildfunktion zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen und Flügen wahrnimmt.

Beim Mineralölsteuergesetz, Artikel 48, unterstützen wir die Minderheit Nussbaumer und damit eine Befristung der Mineralölsteuer-Rückerstattung ohne Bedingungen bis Ende 2025. Im Anschluss daran sollen konzessionierte Transportunternehmen im städtischen Agglomerationsverkehr mindestens zu 50 Prozent Elektro- oder Trolleybusse einsetzen.

Ganz am Schluss, bei der "Aufhebung und Änderung anderer Erlasse", unterstützen wir ebenfalls die Minderheit Nussbaumer und damit eine Berichterstattung über die Klimarisiken bei der Anlagepolitik der Nationalbank, des AHV-Ausgleichsfonds und der Bundespensionskasse.

Im Übrigen unterstützen wir die Mehrheit der Kommission.

Von rechts tönt es immer so, als seien wir in der Schweiz beim Klimaschutz besonders vorbildlich. Aber das stimmt nicht: Wir sind auf dem besten Weg, uns international ganz

AB 2018 N 2070 / BO 2018 N 2070

hinten im Feld einzureihen. Zieht die rechtsbürgerliche Seite dieses Nicht-Klimaschutz-Gesetz so durch, lehnen die Grünliberalen das Gesetz in der Gesamtabstimmung ab. Der Ständerat erhält damit eine Chance, es besser zu machen.

Grunder Hans (BD, BE): Es geht jetzt um den letzten Block, und ich beschränke mich hier insbesondere auf die Thematik der Unterstützung des Gebäudeprogramms. Wir diskutieren zwar immer wieder über die Mitnahmeeffekte, und ich negiere nicht, dass es diese auch gibt. Von der Wirksamkeit her finden ich und mit mir die BDP-Fraktion es aber sehr wichtig, dass wir hier dieses Gebäudeprogramm nicht 2025 beenden, sondern es eben bis 2030 verlängern. Dann werden wir oder Sie in diesem Saal ja wieder über eine Revision des CO₂-Gesetzes diskutieren.

Wie mein Vorredner schon angesprochen hat, finden wir das, was unser Rat mit dieser Gesetzesberatung gemacht hat, ein Trauerspiel. Ich finde es sehr bedenklich, dass sehr gescheite, intelligente Leute hier in diesem Saal die Wissenschaft schlicht negieren. 97 Prozent der wissenschaftlichen Untersuchungen, 97 Prozent der Wissenschaftler weltweit bestätigen, dass die heutige Klimaerwärmung von Menschen gemacht ist. Genau die gleichen 97 Prozent bestätigen auch, dass eben die Klimaerwärmung Wirklichkeit ist. Die Mehrheit hier in diesem Saal negiert aber diese politisch wirklich neutralen Aussagen und diese Untersuchungen. Ich finde das respektlos, aber auch absolut verantwortungslos gegenüber zukünftigen Generationen: So handelt man nicht! Wenn man dann noch bedenkt, dass Klimapolitik absolute Wirtschaftspolitik ist, dann begreife ich ganz sicher nicht mehr, wie hier die Beschlüsse gefasst wurden.

Wenn jetzt in diesem Block so weitergefahren wird, was zu befürchten ist, wird die BDP-Fraktion dieses Gesetz nicht unterstützen. Dann müssen wir halt auch einmal die Methode wählen, die die SVP ja immer wählt: Man muss das Volk fragen, damit das Volk das letzte Wort hat. Dann müssen wir halt diesen Weg gehen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich fasse das Gesetz vielleicht unter einem anderen Gesichtspunkt etwas anders zusammen als meine beiden Vorredner. Man muss bei dem Gesetz auch einmal die Massnahmen anschauen, die wir beschlossen haben. Als Inlandmassnahme – Sie sagen ja, wir wollen nichts im Inland



machen, und jeder Journalist schreibt das dem anderen ab – haben wir wie gesagt im Gebäudebereich Steueranreize geschaffen. Das ist eine Inlandmassnahme. Wir haben bei diesem Block die Möglichkeit, alle Firmen und nicht nur einige Firmen am System der Energieagentur der Wirtschaft teilnehmen zu lassen. Das ist eine klare Inlandmassnahme; das System wird erweitert. Nicht nur die grossen Firmen können mit dem Zielvereinbarungssystem CO₂ sparen, sondern auch KMU können das neu. Das ist eine klare Inlandmassnahme. Wir wollen das System der Energieagentur der Wirtschaft weiterführen. Das ist auch eine Inlandmassnahme. Wir gehen in Bezug auf den Import von Fahrzeugen beim CO₂-Grenzwert weiter von 130 auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das ist eine klare Inlandmassnahme. Und wir machen auch eine Auslandmassnahme: die Kopplung mit dem EHS Europas. Das ist eine Auslandmassnahme.

Deshalb kann man jetzt schon faktenfrei hier behaupten, man mache nichts im Inland. Aber was störend ist, ist, wenn die Grünliberalen dann behaupten, es sei ja im Prinzip alles in Butter und es sei Wirtschaftsförderung. Warum wollen die Grünliberalen 1,4 Milliarden Franken Direktsubventionen für Branchen gewähren, die sowieso investieren? 600 Millionen Franken für die Elektromobilität, für die Stromhändler, für die Installationsfirmen und auch direkt für die Automobilindustrie – was soll das? Das bringt es nicht! Diesen Antrag braucht es nicht. Was ich auch noch wiederholen muss: Wir haben 2009 das CO₂-Gesetz nur dank der Tatsache gerettet, dass man auf eine Treibstoffabgabe verzichtet hat. Ich mag mich noch erinnern, wie damals alle Anträge zurückgezogen wurden. Und jetzt kommen Sie mit einer Treibstoffabgabe, die überhaupt nichts bewirkt. Sie hat ja keine Lenkungswirkung, ausser sie wäre drakonisch hoch, und das will niemand. Es ist dann just Ihre Klientel, die die Zeche bezahlt. Ich verstehe diese Politik nicht!

Was wir auch nicht verstehen: Wir haben jetzt verschiedene Incentives gesetzgeberischer Natur geschaffen, damit man eben auch endlich im Ausland investieren kann. Warum sehen Sie das nicht? Herr Grunder – er ist jetzt wahrscheinlich schon zu Hause, nein, er sitzt noch dort, das ist schön von ihm –, wenn Sie von Wirtschaftspolitik sprechen, warum schaut Ihre Seite dann immer nur das eigene Land an und nur die Produkte, die innerhalb der Landesgrenzen verkauft werden? Sie müssen den Blick auch einmal dorthin richten, wo die CO₂-Problematik am dramatischsten ist, z. B. nach Indien und China. Was ist so falsch dabei, wenn eine Schweizer Firma in diesen Ländern eine neue Fabrikanlage aufbaut, etwas investiert und sich dann sogar noch via Zertifikat oder Direktabrechnung etwas anrechnen lassen kann? Was ist daran so falsch?

Ich verstehe den Knüppel der links-grünen Politik überhaupt nicht! Die Schweiz verdient bekannterweise jeden zweiten Franken im Ausland. Warum nützt man diese Mittel nicht auch dazu, im Ausland internationale Klimapolitik zu machen? Dieses Problem hört doch nicht an der Landesgrenze auf! Diese Art von Klimanationalismus, die Sie hier betreiben, ist einfach schädlich und hilft dem weltweiten Klima in keiner Art und Weise. Das muss ich Ihnen in aller Deutlichkeit sagen. Sonst müssen Sie sich dann einmal vor den Spiegel stellen und sagen: Ja, ich habe dazu beigetragen, dass wir nur reine Inlandmassnahmen unterstützen und das Ausland vergessen. Die Aussagen, die zum Beispiel auch Frau Rytz oder andere gemacht haben, finde ich persönlich in einer internationalen Klimapolitik echt verwerflich.

Aus diesem Grund bin ich und ist die FDP-Liberale Fraktion klar dafür, hier ordnungspolitisch richtig zu handeln und entsprechend auch Incentives so zu setzen, dass man nicht immer neue Subventionen und neue Gesetze macht, sondern auch die korrekte und wirtschaftliche Investition in den Vordergrund stellt. Das ist unsere Politik, nicht Klimanationalismus.

Jans Beat (S, BS): Herr Wasserfallen, ist Ihnen bewusst, dass wir mit Ihren Anträgen drei Rückschritte gegenüber dem Status quo beschlossen haben? Der erste: Wir haben Ausnahmen bei der Flottenimportpolitik. Das gab es vorher nicht; wir gehen zurück. Der zweite: Wir dürfen jetzt in der Schweiz Gaskraftwerke bauen; wir gehen zurück in Sachen Klimaschutz. Der dritte erfolgt bei der Energieagentur der Wirtschaft. Ohne Inlandziel kann man die wirtschaftlichen Massnahmen nicht erhöhen, und damit werden die Investitionen in der Wirtschaft zurückgehen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Das Gegenteil ist richtig, Herr Kollege Jans. Die Energieagentur der Wirtschaft wird erweitert. Am Zielvereinbarungssystem können nicht nur die grossen Unternehmen und diejenigen, die in Anhang 7 der Verordnung aufgelistet sind, teilnehmen, sondern neu alle Unternehmen. Alle Unternehmen können teilnehmen. Wie passiert das? Indem sie sich von der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen befreien lassen können, wenn sie Investitionen für Massnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen tätigen. Diese CO₂-Minderungen werden dann entsprechend diesem 50-Prozent-Ziel, das wir beschlossen haben, angerechnet. Das ist die Realität. Hierfür braucht es kein Inlandziel – es tut mir leid.

Fässler Daniel (C, AI): Ich teile Ihnen mit, dass die CVP-Fraktion auch bei Block 4 mit ganz wenigen Ausnahmen die Mehrheit und damit in den meisten Fällen den Entwurf des Bundesrates unterstützt. Zu Artikel



35 Absatz 1 gibt es in unserer Fraktion unterschiedliche Meinungen. Bei Artikel 36 und Artikel 41 Absatz 3 unterstützen wir die jeweiligen Minderheiten.

Die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen beträgt heute 36 Franken pro Tonne CO₂ und kann vom Bundesrat bis auf 120 Franken erhöht werden. Der von der Mehrheit der Kommission unterstützte Entwurf des Bundesrates sieht vor, dass

AB 2018 N 2071 / BO 2018 N 2071

der Abgabesatz neu zwischen 96 und 210 Franken beträgt. Diesem Antrag zu Artikel 31 Absatz 2 ist nach Auffassung der CVP-Fraktion unbedingt zu folgen. Es geht hier nicht nur um ein klares Signal, sondern auch um die angestrebte Lenkungswirkung. Dabei steht die Teilzweckbindung zugunsten der Verminderung von CO₂-Emissionen von Gebäuden im Vordergrund. Ein genügend hoher Abgabesatz stellt sicher, dass für das Gebäudeprogramm ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Letztlich darf nicht vergessen werden, dass der nicht für das Gebäudeprogramm und einen Technologiefonds verwendete Teil der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückvergütet wird. Wird mehr eingenommen, kann auch mehr zurückvergütet werden.

Bei Artikel 36 unterstützen wir die Minderheit Bäumle und damit den Entwurf des Bundesrates. Bei Artikel 41 Absatz 3 unterstützen wir die Minderheit Bourgeois. Zu Artikel 35 Absatz 1 gibt es in unserer Fraktion unterschiedliche Meinungen. In allen anderen Punkten folgen wir der Mehrheit.

Auch ich erlaube mir namens der CVP-Fraktion am Schluss dieser Debatte eine Bemerkung, und zwar zu dem, was dieser Rat bis jetzt entschieden hat: Ich muss Ihnen sagen, dass ich masslos enttäuscht bin von dem, was eine knappe, aber leider geschlossene Mehrheit aus SVP und FDP bisher bei diesem Geschäft beschlossen hat.

Klimapolitik ist etwas Komplexes, aber Klimapolitik ist eine der grössten und eine der wichtigsten Herausforderungen unserer Politikergeneration. Zu meinen Kollegen aus der SVP- und aus der FDP-Fraktion: Ich verstehe Ihr Stimmverhalten bei diesem Geschäft überhaupt nicht. Offenbar negieren Sie nicht nur den Handlungsbedarf, sondern fühlen nach meiner Einschätzung auch den Puls der Bevölkerung nicht.

Zu Kollege Wasserfallen – er ist zwar nicht mehr im Saal -: Natürlich ist die Klimaerwärmung eine globale Herausforderung, aber erstens hat die Erwärmung in der Schweiz deutlich stärker zugenommen als die globale, wenn man das statistisch betrachtet. Zweitens ginge die Schweiz bei diesem Geschäft nach der Vorlage des Bundesrates und nach unserer Position nicht mit einem guten Beispiel voran. Es wäre aber gut, würden wir mit den Staaten mitgehen, welche die Zeichen der Zeit verstanden haben. In diesem Sinne bin ich enttäuscht. Bei Block 4 werden wir in unserer Fraktion mehrheitlich der Mehrheit folgen.

Nussbaumer Eric (S, BL): Ich mache noch zwei, drei Bemerkungen zu Block 4, wo es ja um das konkrete Klimaschutzinstrument der CO₂-Abgabe geht. Zuerst steht der Entscheid über eine Brennstoffabgabe und eine Treibstoffabgabe an. Wir unterstützen hier die Minderheit Bäumle, welche richtigerweise eine Klimalenkungsabgabe auf Brennstoffen und Treibstoffen verlangt. Auch der Bundesrat erwähnt ja bei jeder Gelegenheit, dass dies eigentlich der einzig richtige und der einfachste Weg wäre, in der Klimapolitik voranzukommen. Natürlich will insbesondere die FDP-Fraktion keine schlanke Klimaschutzpolitik, sie verrennt sich auch in diesem Kapitel in eine eigentliche Klimaschutzbürokratie.

Die Minderheit II (Genecand) zu Artikel 31 Absatz 2 will einen tieferen Abgabesatz, was nichts anderes ist als Geld herumschieben ohne Lenkungswirkung.

Dann will die Minderheit Genecand zu Absatz 3 den Abgabesatz der politischen Meinungsvielfalt im Parlament aussetzen; das ist Klimapolitik ohne Fakten, und dies hatten wir doch, geschätzte FDP-Fraktion, bereits überwunden. Die Abgabe soll erhöht werden, wenn man die CO₂-Minderungsziele nicht erreicht, und sie soll nicht je nach politischer Stimmung in diesem Saal erhöht oder gesenkt werden. Dies ist eine Aufgabe der Exekutive, und das Parlament gibt die Obergrenze an.

Ich bitte Sie daher, diese Politik beizubehalten und bei Artikel 31 die Minderheiten Genecand abzulehnen.

Bei Artikel 33 lehnen wir ebenso die Minderheit Schilliger ab, denn sie will die Verminderungsverpflichtung der Unternehmen nicht mehr an den klimapolitischen Zielsetzungen, also an den Treibhausgasemissionen, festmachen, sondern daran, ob es sich um wirtschaftlich realisierbares Verminderungspotenzial handelt. Klimapolitik als etwas, was sich sowieso rechnet, das ist der neue Kurs der FDP.

Ein Detail regeln wir in Artikel 35 für die Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen. Hier geht es darum, die richtigen Anreize für diese energieeffizienten Anlagen festzulegen. Die Anforderungen an die Rückerstattung sind sehr detailliert ausformuliert. Es ist wichtig, dass wir das Potenzial der WKK-Anlagen nicht verunmöglichen. Die Minderheit Bäumle folgt im Kern dem Bundesrat, während die Mehrheit hier stärkere Entlastungselemente für



die WKK-Technologie festschreibt. Es ist sicher richtig, wenn der Zweirat hier noch einmal genau hinschaut, was die richtige Klimaschutzstrategie ist. Heute unterstützt die SP-Fraktion die Fassung des Bundesrates. Im 5. Kapitel, ab Artikel 39, geht es um die Teilzweckbindung. Hier möchte die Minderheit Bäumle auch einen Teil der Mittel für Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität verwenden. Das wird von unserer Fraktion unterstützt. Wenn die Minderheit Bäumle nicht obsiegt, unterstützen wir die Mehrheit, damit in der Schweiz die erneuerbare Wärme an Bedeutung gewinnen kann. Von Artikel 39 Absatz 5 bis Artikel 42 lehnen wir alle Minderheiten ab, nicht aber die Minderheit Girod bei Artikel 42. Es ist richtig, dass der Ertrag aus den Ersatzleistungen auch für internationale Projekte der Schweiz zur Klimaschutzfinanzierung verwendet werden kann. So viel zu Block 4.

Lassen Sie mich mein Fraktionsvotum mit einem Resümee zu dieser Debatte zur Klimaschutzpolitik beenden. Wir sind ebenso wie die CVP-Fraktion enttäuscht und ein bisschen frustriert über die Art und Weise, wie die FDP und die SVP ihre Klimaschutzpolitik gestalten. Bei diesem Resultat, das hier vorliegt, wird es in unserer Fraktion nicht viele Mitglieder geben, die diesen Kurs beibehalten möchten. Es wird sicher ablehnende Stimmen geben, es wird kaum unterstützende Stimmen geben. Wenn am Schluss ein Resultat vorliegt, das ungefähr dem entspricht, wie heute debattiert wurde, dann wird die sozialdemokratische Fraktion diesem CO₂-Gesetz sicher nicht zustimmen. In dem Sinne hoffe ich, dass auch in diesem Rat irgendwann einmal noch Vernunft einkehrt und wir eine sorgfältige, pragmatische Klimaschutzpolitik für unser Land und für unsere Nachkommen betreiben können.

Knecht Hansjörg (V, AG): In diesem Block werden ja die Belastungen behandelt, die auch die Wirtschaft tragen muss. Aktuell ist die CO₂-Abgabe auf maximal 120 Franken pro Tonne begrenzt. Damit hat die Schweiz schon heute die höchste CO₂-Abgabe weltweit. Die Kommissionsmehrheit will nun diese noch weiter, bis auf 210 Franken pro Tonne, erhöhen. Das lehnt die SVP-Fraktion ab. Für uns ist bei Artikel 31 eine Bandbreite zwischen 0 und 120 Franken das höchste der Gefühle. Wir haben diesen Antrag aber in der Kommission zugunsten der Minderheit II (Genecand), welche eine Bandbreite von 36 bis 120 Franken vorschlägt, zurückgezogen. Mit dieser Bandbreite können Bedingungen geschaffen werden, um flexibel auf die jeweilige Situation eingehen zu können.

Zudem soll der Abgabesatz gesenkt werden können, wenn Zwischenziele erreicht werden. In diesem Zusammenhang unterstützen wir es selbstverständlich bei Absatz 3 auch, dass der Bundesrat keine Kompetenzdelegationen mehr erhält. Das heisst, er muss bei allfälligem Nichterreichen der Zwischenziele dem Parlament einen Antrag auf eine Erhöhung stellen.

Wie bereits gesagt, wir gehören bereits heute zu den Ländern mit den höchsten Abgabesätzen. Damit die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen im internationalen Vergleich nicht noch weiter geschwächt wird, sollten wir den Abgabesatz nicht so massiv erhöhen, wie dies die Kommissionsmehrheit vorschlägt. Festzuhalten gilt es auch, dass wir das heutige Maximum ja noch gar nicht ausgeschöpft haben.

Ich erlaube mir, hier auch wieder einmal zu erwähnen, dass die CO₂-Abgabe auch keine reine Lenkungsabgabe ist, wie das vom Volk verstanden werden könnte. Konkret gehen ja noch bis auf Weiteres – und je nach Entscheid in diesem Block über das Jahr 2025 hinaus – 450 Millionen Franken pro Jahr ins Gebäudeprogramm. Bei diesen Finanzverschiebungen und Überschreibungen braucht es auch einen nicht

AB 2018 N 2072 / BO 2018 N 2072

zu unterschätzenden administrativen Aufwand. Der Aufwand hat auch seinen Preis, das geht auch immer wieder vergessen. Wir müssen langsam aufpassen, dass wir mit Begriffen wie "Lenkungsabgabe" die Wirkung solcher Instrumente nicht einfach schönreden. Für einen Hauseigentümer, der die Mittel für Investitionen nicht hat, ist es am Schluss halt eine Steuer und nicht eine Abgabe.

Im Weiteren halte ich namens der SVP-Fraktion auch fest, dass wir uns an das Versprechen gegenüber dem Schweizervolk halten sollten. Es wäre demokratisch äusserst fragwürdig, wenn wir bereits heute, also gerade einmal eineinhalb Jahre nach der Volksabstimmung zum Energiegesetz, diese Sunset-Klausel unter anderem beim Gebäudeprogramm wieder durch die Hintertüre abschaffen würden.

Glättli Balthasar (G, ZH): Auch ich nutze dieses Fraktionsvotum für eine Bilanz. Worum geht es? Die Klimafrage, die Klimaerhitzung, das Klimafieber – das ist die grösste Bedrohung unserer Zivilisation. Die Industriegesellschaft hat in wenigen Jahrzehnten verbrannt, was an CO₂ über Jahrtausende in die Erde eingelagert wurde. Wir müssen jetzt nicht verlangsamen, sondern die Notbremse ziehen. Man hätte eigentlich denken können, dass diese Zeichen angekommen sind. Das Pariser Abkommen hat hier in diesem Saal eine Mehrheit gefunden, ebenso die Energiestrategie. Eigentlich wäre es jetzt unsere Aufgabe, den Auftrag anzunehmen und



umzusetzen.

Die Vorlage des Bundesrates war, das wissen Sie, aus unserer Sicht ungenügend. Der Sommer mit seiner Jahrhundertdürre hat vielen, auch in der Kommission, die Augen geöffnet. Die Kommission hat die Vorlage an einigen Orten deutlich verbessert. Wir hatten Hoffnung. Wir haben unseren Rückweisungsantrag zurückgezogen. Nun ist die Vorlage, die wir, wenn nicht morgen ein Wunder mit vielen Rückkommen geschieht, beschliessen sollen, viel schlechter als das, was der Bundesrat geliefert hat.

Es gibt keine generellen Reduktionsziele im Inland. Der Finanzplatz wird in keiner Art und Weise in die Pflicht genommen. Im Verkehrsbereich haben wir diese EU-Massnahmen, diese Limiten, durch verschiedene Entscheide geschwächt bzw. verlangsamt. Wir haben bei der Elektromobilität beschlossen, dass es, wenn ein Elektroauto importiert wird, nicht dem Klima hilft, sondern dem Importeur, weil er noch einen Dreckkarren dazu importieren kann. Wir haben heute auch noch das Okay zu Gaskraftwerken gegeben.

Das Rezept von rechts lautet: Auslandkompensation. Das ist ein grundlegender Denkfehler. Wenn wir nur 10, 20, 30 Prozent der Emissionen weghaben müssten, könnten wir anfangen, darüber zu diskutieren – auch dann sicher nicht so, wie es dieser Rat mit Artikel 6 ohne Qualitätsanforderungen beschlossen hat –, aber die Ausgangslage ist eine andere. Wir müssen nicht weniger fossile Energien verbrauchen, wir müssen ganz aussteigen: null Öl, null Gas, null Kohle! Die wissenschaftlichen Forderungen des Klimarates sind wie kein anderer wissenschaftlicher Konsens breit abgestützt. Schlagen wir das einfach in den Wind?

Zum Klimavertrag: Alle aus diesem Betonblock FDP und SVP, die jetzt heimgegangen sind, haben ja beim Migrationspakt gesagt, sie könnten Soft Law nicht zustimmen, weil die Schweiz als Musterschülerin Soft Law dann immer sofort besser erfülle als alle anderen. Ich wünschte mir, hier wäre es so! Ich wünschte mir, dass irgendjemand von dieser Ratshälfte hier das Klimaabkommen ernst nehmen würde! Wer, wenn nicht wir, kann zeigen, dass eine sozialverträgliche Transformation hin zu einer Wirtschaft, die nicht das Klima kaputt macht, möglich ist? Wer, wenn nicht wir, kann zeigen, dass ein Finanzplatz globale Verantwortung auch im Klimabereich wahrnehmen kann?

Es geht darum, auf die grösste Bedrohung unserer modernen Zivilisation angemessen zu reagieren. Ob wir einfach mit einem "Weiter so" in die Wand fahren? Ob hier die Betonmehrheit von FDP und SVP den Kopf in den Sand steckt, statt Lösungen zu wagen, die auch die wirtschaftliche Innovation stärken würden? Oder ob wir hier gemeinsam an der grössten globalen Herausforderung – der Klimakrise – wachsen? Wir Grünen kämpfen für Letzteres! Wir kämpfen für eine Zukunft mit Zukunft! Wenn wir sie nicht hier, nicht in diesem Parlament finden, dann müssen wir die Mehrheiten halt in der Bevölkerung suchen! Am 20. Oktober 2019 ist Klimawahl.

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

Schluss der Sitzung um 19.25 Uhr
La séance est levée à 19 h 25

AB 2018 N 2073 / BO 2018 N 2073