



17.405

Parlamentarische Initiative

Burkart Thierry.

Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe

Initiative parlementaire

Burkart Thierry.

Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.09.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Antrag der Mehrheit
Eintreten

Antrag der Minderheit
(Imark, Egger Mike, Hess Erich, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann, Zanetti Claudio)
Nichteintreten

Proposition de la majorité
Entrer en matière

Proposition de la minorité
(Imark, Egger Mike, Hess Erich, Muri, Page, Rösti, Ruppen, Wobmann, Zanetti Claudio)
Ne pas entrer en matière

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): La commissione ha chiesto di discutere l'oggetto in un solo blocco. Iniziamo quindi con il dibattito sull'entrata in materia.

Schilliger Peter (RL, LU), für die Kommission: Die parlamentarische Initiative Burkart 17.405 wurde am 27. Februar 2017 eingereicht. Sie will als Hauptziel die gesetzlich bis Mitte 2020 befristeten Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe bis Ende 2030 verlängern. Die Hauptbegründung ist wie folgt dargestellt:

"Alternative Treibstoffe – Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe – sind aus zwei Gründen wichtig. Einerseits leisten sie einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen. Alternative Treibstoffe setzen viel weniger CO₂ frei als die gängigen Treibstoffe Benzin und Diesel. Andererseits funktionieren alternative Treibstoffe als Ausgleichsmassnahme für Erdölimporteure, welche die Klimaziele im Inland erreichen müssen.

Das Mineralölsteuergesetz gibt seit der Revision vom 1. Juli 2008 strategische Anreize für die Entwicklung alternativer Treibstoffe vor. Wesentliches Element ist die befristete Steuererleichterung. Basierend auf diesen Anreizen wurden Investitionen getätigt. Die Nutzung alternativer Treibstoffe konnte gesteigert werden (2012: rund 10 Millionen Liter; 2016: über 120 Millionen Liter). Mittlerweile werden damit im Inland rund 250 000 Tonnen CO₂ kompensiert."

Ihre UREK hat sich als zuständige Kommission im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes mehrmals mit den Auswirkungen der geforderten Fristverlängerung befasst. So wurde der parlamentarischen Initiative am 19.





Februar 2018 mit 15 zu 9 Stimmen Folge gegeben. Entsprechendes tat die ständerätliche Schwesterkommission einstimmig. Die UREK-NR wollte die Anliegen dieser parlamentarischen Initiative jedoch im CO₂-Gesetz aufnehmen. Da unser Rat im Dezember 2018 in der Gesamtabstimmung das CO₂-

AB 2019 N 1388 / BO 2019 N 1388

Gesetz abgelehnt hat, wurden die Anliegen dieser parlamentarischen Initiative wieder aktuell, denn die auf Anfang 2021 geplante Inkraftsetzung des revidierten CO₂-Gesetzes muss terminlich sehr bezweifelt werden.

Auch die Interpellation 19.3157 der FDP-Liberalen Fraktion, "Wie weiter im Szenario 'verspätete Inkraftsetzung Totalrevision CO₂-Gesetz'?", hat diese Problemstellung und die durch auslaufende, gesetzlich befristete Verpflichtungen und Zielvereinbarungen entstandene Notlage im Bereich unserer Klimapolitik aufgezeigt. Der Bundesrat bezog in seiner Stellungnahme Position zur Problemstellung und verwies auf seine rechtzeitig ausgelöste Gesetzesvorlage sowie auf die Verantwortung des Parlamentes.

In diesem Kontext hatte die UREK-NR am 29. April 2019 beschlossen, auf der Basis dieser parlamentarischen Initiative eine Gesetzesvorlage erstellen zu lassen, mit welcher nicht nur die Lücke bei den Fristen im Mineralölsteuergesetz geschlossen, sondern auch die anderen befristeten Instrumente im geltenden CO₂-Gesetz aufgenommen werden sollen. Dazu gehören die lineare Fortschreibung bezüglich der Verminderung der bisherigen Treibhausgasemissionen oder die CO₂-Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtungen der Wirtschaft – sprich: die Weiterführung des Modells der Energieagentur der Wirtschaft.

Allerdings lehnte die UREK die von der parlamentarischen Initiative verlangte Fristverlängerung bis Ende 2030 ab und beschloss mit grosser Mehrheit eine generelle Verlängerung der Fristen bis Ende 2021.

Eine Minderheit der Kommission lehnte das Eintreten ab, weil sie mit dieser Vorlage keine vorweggenommene oder parallel laufende Detailberatung des CO₂-Gesetzes wollte. Auf die vorhandenen Minderheitsanträge werde ich in Block 2 zu sprechen kommen.

Die UREK-NR hat mit 16 zu 8 Stimmen bei 0 Enthaltungen Eintreten beschlossen. Wir empfehlen Ihnen, sich der Mehrheit der Kommission anzuschliessen.

Page Pierre-André (V, FR), pour la commission: Nous sommes appelés à traiter, cet après-midi, le projet de mise en oeuvre de l'initiative de notre collègue Thierry Burkart. En commission, nous avons dû traiter cet objet en plusieurs séances, étant donné le rejet de la révision de la loi sur le CO₂. En effet, on peut dire qu'il y a de l'eau dans le gaz en ce qui concerne la loi sur l'imposition des huiles minérales, et nous devons, urgemment, combler une lacune, mais sans aller cependant totalement dans le sens de l'initiative parlementaire de notre collègue Thierry Burkart.

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie – au nom de laquelle j'ai l'honneur de rapporter – vous propose d'entrer en matière sur ce projet de loi. Une décision que nous avons prise par 16 voix contre 8 et aucune abstention. La minorité lmark propose de ne pas entrer en matière.

Notre pays encourage l'utilisation de carburants qui respectent l'environnement, en accordant des allègements fiscaux. La durée de ces allègements est limitée au 30 juin 2020. Si nous nous en tenons à cette date limite, il y aura dès le 1er juillet 2020 un vide réglementaire, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi sur le CO₂ entièrement révisée, d'où la nécessité de combler cette lacune. Nous vous proposons de prolonger les allègements fiscaux prévus jusqu'à fin 2021, permettant ainsi de faire la jonction avec l'introduction des mesures qui seront prises dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂, dont l'entrée en vigueur est prévue en 2021.

La commission ne souhaite cependant pas reconduire les allègements fiscaux jusqu'en 2030, comme le souhaitait notre collègue Thierry Burkart. Une telle prolongation entraînerait d'importantes pertes fiscales, et il en découlerait une augmentation du prix de l'essence et de l'huile diesel. Il s'agit, pour notre commission, de combler la lacune existante, mais en limitant la durée de reconduction de la mesure.

Plusieurs propositions ont été déposées; leurs auteurs vous les expliqueront, et vous aurez l'occasion de donner votre avis tout à l'heure.

Au vote sur l'ensemble, le projet tel qu'il ressort des débats en commission a été accepté par 22 voix contre 2. En tant que rapporteur, je vous invite à suivre la position de la commission et vous remercie pour votre attention.

lmark Christian (V, SO): Es geht in diesem Geschäft eigentlich nur um die Schliessung einer Gesetzeslücke, die entsteht, wenn das revidierte CO₂-Gesetz, das aktuell in der Beratung beim Ständerat ist, später als bis Mitte 2020 in Kraft tritt. Die parlamentarische Beratung könnte zum Beispiel länger dauern, oder, als wahrscheinlichstes Szenario, das Gesetz könnte in einer Referendumsabstimmung scheitern, besonders, wenn sich die Mitte-links-Weltverbesserungsmehrheiten gegenseitig hochschaukeln und Bürgerinnen und Bürger



mit immer mehr Verboten und Bevormundung drangsalierten.

Wir von der SVP-Fraktion haben die Problematik dieses Geschäfts gesehen, und wir wollten Hand bieten, um die drohende Gesetzeslücke zu schliessen. Wir haben anlässlich der Kommissionssitzung sogar vorgeschlagen, das bestehende Gesetz linear auf die darauffolgenden Jahre zu verlängern, sogar inklusive des 1,5-Grad-Ziels. Wir hätten dies sogar in einem Geschäft der Kategorie V durchgewinkt: hier, wortlos, in diesem Saal.

Aber Sie wollten es anders. Mit "Sie" meine ich eine unverbesserliche Minderheit von Mitte-Links, die keine Gelegenheit auslässt, in diesem Saal eine Selbstprofilierungsdebatte auf Kosten der Steuerzahler zu führen. Mit Ihren unsäglichen und unseriösen Minderheitsanträgen sind Sie es, die ebendiese Gesetzeslücke, die geschlossen werden sollte, riskieren. Die Anträge haben mit der Schliessung einer Gesetzeslücke nichts, aber auch gar nichts zu tun – vielmehr mit einer Verschärfung auf Kosten der Bevölkerung. Sie, also die Minderheiten, tragen die Verantwortung, wenn die Schliessung der Gesetzeslücke aufgrund unverschämter Forderungen von staatsgläubigen Politikern scheitert. Sie machen daraus ein neues Schatten-CO₂-Gesetz, das Ganze übrigens, ohne vorher eine Vernehmlassung gemacht zu haben. Sie machen daraus ein Theater; Sie machen daraus einen Schaukampf, einen riesigen Schaukampf im Wissen darum, dass in wenigen Wochen Wahlen in diesem Land stattfinden.

Der Ständerat, der in der laufenden Legislatur wohl staatsgläubiger politisiert als der Nationalrat, wird diesem Spielchen sowieso nicht stattgeben. Ihre Minderheitsanträge führen zur grotesken Situation, dass aktuell zwei CO₂-Gesetze parallel in beiden Räten diskutiert werden. Die heute hier diskutierten Punkte können getrost in die Kategorie "Unnötige Zeit- und Steuergeldverschwendung des Nationalrates" abgebucht werden, verursacht durch einige linke Selbstprofilierer.

Wir von der SVP machen seriöse Politik, wir machen bei diesem Spielchen nicht mit. Wir plädieren darum für Nichteintreten, weil Sie in der Kommission unfähig waren und sich geweigert haben, lösungsorientiert zu arbeiten.

Sollte es dennoch eine Detailberatung geben, werden wir den Minderheiten keine Folge geben und in der Schlussabstimmung nur dann zustimmen, wenn die Mehrheiten auch obsiegen. Wir beantragen Nichteintreten – wegen einer Minderheit, die sich einer lösungsorientierten Politik verweigert.

Nordmann Roger (S, VD): Monsieur Imark, pouvez-vous confirmer que vous considérez que le réchauffement climatique n'est pas le fait des activités humaines?

Imark Christian (V, SO): Wissen Sie, das ist genau das Spielchen, das Sie hier wieder spielen. Sie haben uns in der Kommission versprochen, Sie wollten eine Gesetzeslücke schliessen. Und was machen Sie jetzt? Sie machen daraus ein neues CO₂-Gesetz, nur damit Sie hier ein paar Wochen vor den Wahlen diese Fragen stellen und gross hinstehen und die Welt verbessern können. Aber was Sie nicht wollen, ist lösungsorientierte Politik. Wir haben Ihnen angeboten, das Gesetz, wie es Bestand hat – mit dem jährlichen Reduktionsziel von 1,5 Prozent –, zu verlängern, als Geschäft der Kategorie V. Das haben Sie abgelehnt, und was wir jetzt machen, ist eine Debatte auf Kosten der Steuerzahler, die gar nicht stattfinden sollte.

AB 2019 N 1389 / BO 2019 N 1389

Girod Bastien (G, ZH): Es ist interessant, dass Sie von Show sprechen, aber selber einen Nichteintretensantrag machen, in dessen Begründung es eigentlich mehr darum geht, die Detailanträge abzulehnen, als in der Sache dagegen zu sein. Eigentlich müssten Sie gar keinen Nichteintretensantrag machen, es sei denn, es geht Ihnen um die Show.

Trotzdem zur Frage des vorletzten Redners – ich denke, wenn es um das Klima geht, wäre es wichtig, sie zu beantworten -: Denken Sie, dass die Klimaerwärmung menschengemacht ist?

Imark Christian (V, SO): Wir haben das Geschäft in jener Kommissionssitzung diskutiert, in der Sie die Klimaanlage eingeschaltet haben, Herr Girod – Sie, die Sie immer predigen, wir sollten nicht zu viel Strom verschwenden! An jener Kommissionssitzung haben wir dieses Gesetz beraten. Wir haben Ihnen damals angeboten, das Gesetz durchzuwinken bzw. es einfach zu verlängern. Darum geht es: Es geht um die Schliessung einer Gesetzeslücke, um nicht mehr und nicht weniger.

Wenn Sie die Ständeratsdebatte führen wollen, Herr Girod, dann gehen Sie doch in den Ständerat hinüber! Dort findet die CO₂-Debatte statt. Was Sie hier machen, ist ein Showkampf und nichts anderes.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO): Herr Imark, Sie haben gesagt, es sei nur ein Showkampf, der auf dem



Buckel des Steuerzahlers ausgetragen werde. Jetzt haben wir eine Vorlage mit dem Titel "Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe". Wie geht das jetzt auf, wenn Sie sagen, dass wir gegen die Steuerzahler handeln – wir, die wir hier Steuererleichterungen verteidigen und verlängern wollen? Wie geht das für Sie auf?

Imark Christian (V, SO): Sie wollen das Gesetz verschärfen, Sie wollen die Leute abzocken, Sie wollen, dass die Leute am Ende mehr bezahlen müssen. Das ist das, was Sie wollen.

Wir wollen hier eine Gesetzeslücke schliessen, wir wollen seriöse Politik betreiben. Sie wissen ganz genau: In sechs Wochen sind Wahlen, und darum machen Sie diesen Zirkus hier. (*Remarque intermédiaire de la présidente: Monsieur Imark, acceptez-vous encore une question de Monsieur Bäümle?*) Ich sage es schon, wenn ich die Frage nicht akzeptiere, aber eigentlich können wir hier aufhören. Es sind sowieso immer die gleichen Antworten.

Bäümle Martin (GL, ZH): Herr Imark, eine ganz einfache Frage: Hat der Mensch etwas mit dem Klimawandel zu tun, bzw. ist er dafür verantwortlich? Sie können mit Ja oder Nein antworten – kurze Frage, kurze Antwort.

Imark Christian (V, SO): Es geht zwar nicht um diese Frage, aber ich nehme hier gern Stellung. Der Schweizer menschengemachte CO₂-Ausstoss beträgt drei Zehntausendstel des weltweiten CO₂-Ausstosses; er liegt im Bereich von Zehntausendsteln! Was Sie hier für ein Theater veranstalten, um diese Zehntausendstel zu korrigieren, das steht in keinem Verhältnis zur Sache – entschuldigen Sie.

Grunder Hans (BD, BE): Nach diesem Intermezzo, diesem Theater, weiss ich nicht mehr recht, was ich sagen soll. Herr Imark hat ja gesagt, es sei eine Show. Er hat die Show eröffnet, aber wer den Preis gewinnen wird, werden wir dann sehen. Die Lage ist eigentlich ernst, die Situation ist eigentlich nicht zum Theaterspielen.

Sie wissen es – es wurde auch gesagt -: Wir haben das CO₂-Gesetz hier beraten. Eine knappe Kommissionmehrheit hat einen austarierten Entwurf hier in den Rat gebracht. Wir wissen, welche Kreise das Gesetz schlussendlich versenkt haben. Es ist richtig, Herr Imark, im Moment ist jetzt der Ständerat an der Arbeit. Aber Sie haben es selber in Ihren Voten gesagt: Wenn das Gesetz dann mal die beiden Räte verlassen wird, dann wird es, das kann man ruhig sagen – Sie haben es bestätigt –, ein Referendum geben. Bis wir ein CO₂-Gesetz haben, mit welchem Inhalt auch immer, werden noch Jahre vergehen. Deshalb hat die UREK richtig gehandelt, indem sie das Instrument der parlamentarischen Initiative Burkart wieder ausgegraben hat und hier jetzt eine Lösung im Sinne eines Übergangsgesetzes präsentiert, das es wirklich braucht.

Deshalb ist die BDP-Fraktion hier ganz klar für Eintreten auf diesen Gesetzentwurf. Im Detail werden wir dann noch über Minderheiten oder eben nicht Minderheiten diskutieren.

Es ist, glaube ich, im Gesetzesprozess auch legitim, dass man, wenn man ein Gesetz ändert, auch gewisse Änderungen macht, die hier über die Forderungen in der parlamentarischen Initiative Burkart hinausgehen. Das ist legitim, insbesondere in Anbetracht dessen, dass die Klimaerwärmung eben ganz eindeutig stattfindet. Es ist ja für mich schon erschreckend, dass Herr Imark, nachdem er dreimal gefragt wurde, immer noch nicht eine klare Antwort geben konnte: Ist sie jetzt von Menschenhand gemacht oder nicht? Aber: Sie ist es.

Bourgeois Jacques (RL, FR): Depuis le 1er juillet 2008, la Suisse encourage l'utilisation de carburants ménageant l'environnement, gaz naturel, gaz liquide et biocarburants, en accordant des allègements fiscaux, comme on l'a entendu tout à l'heure. La législation exige que les pertes de recettes fiscales qui en découlent soient compensées par une hausse de l'imposition de l'essence. Toutefois, le Conseil fédéral, en raison des pertes de recettes fiscales qui s'élèveront à 900 millions de francs d'ici à la mi-2020, a décidé de ne pas prolonger les allègements fiscaux au-delà de ce délai. Par le biais de son initiative parlementaire, notre collègue Thierry Burkart demande à ce que ces allègements fiscaux soient prolongés jusqu'en 2030.

Le groupe libéral-radical vous recommande d'entrer en matière sur cet objet et de suivre partout la majorité. Suite au rejet par notre conseil de la loi sur le CO₂ en décembre dernier, nous avons un vide juridique à combler jusqu'en 2021. C'est la raison pour laquelle le groupe PLR se rallie à cette prolongation d'une année, mais pas plus. En raison du principe de la neutralité des pertes fiscales à respecter, cette prolongation d'une année va faire passer les pertes fiscales à compenser de 900 millions à 1,3 milliard de francs. De ce fait, le prix de l'essence devra être majoré de 2,6 centimes par litre jusqu'en 2028, auxquels se rajoutera la compensation que les importateurs de carburants devront respecter dans la future révision de la loi sur le CO₂.

D'autre part, il est important de préciser que dans le cadre du traitement de cet objet au sein de la CEATE, de nombreuses propositions ont été faites, notamment en ce qui concerne les objectifs sectoriels intermédiaires pouvant être fixés par le Conseil fédéral ou les taux de compensation maximaux et les taxes à appliquer.



Le groupe libéral-radical vous invite à rejeter toutes les minorités et à suivre partout la majorité. Il vous invite également à rejeter les propositions Bäumle et Nussbaumer, deux propositions qui, je le relève, sont à 100 pour cent identiques, et ont certainement la même source. C'est dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂ qu'on doit débattre de ces sujets, et non profiter de cette initiative parlementaire pour essayer de faire passer par la petite porte un durcissement de notre législation. Vouloir réviser ponctuellement la loi sur le CO₂ ne peut que mettre en péril sa révision totale. Nous devons attendre les débats au sein du Conseil des Etats et que l'objet revienne ensuite dans notre conseil pour pouvoir en débattre. Ce n'est pas l'objet de cette initiative parlementaire Burkart Thierry. Il ne faut pas procéder à une partie de la révision de la loi sur le CO₂ par l'intermédiaire de cette initiative.

Girod Bastien (G, ZH): Diese Vorlage ist nicht nur eine Chance, bezüglich Agrotreibstoffen eine Lücke zu schliessen. Sie ist auch eine Chance bezüglich Klimafahrplan, bezüglich Abkommen von Paris. Mit diesem Gesetz können wir Sicherheit schaffen, wir können Klarheit schaffen, und wir können wertvolle Zeit im Klimaschutz gewinnen. Zeit zu gewinnen ist wichtig. Die Herausforderung des Klimaschutzes ist es nicht nur, möglichst rasch die Treibhausgasemissionen auf null

AB 2019 N 1390 / BO 2019 N 1390

zu senken, sondern wirklich auch konkret jetzt rasch Massnahmen zu ergreifen.

Die Wissenschaft – der Uno-Klimarat – hat ausgerechnet, worin der Unterschied bei der Frage besteht, ob wir diese Netto-null-Emissionen 2050 oder erst 2075, also 25 Jahre später, erreichen. Ich sage Ihnen dies, um zu verdeutlichen, welche Dringlichkeit hier vorliegt. Wenn wir mit dem ganzen Prozess 25 Jahre im Rückstand sind, bedeutet das eine Verdoppelung des Artenverlustes. Bezüglich Personen, die von Hitze betroffen sind, wurde berechnet, dass es sich, wenn wir 2050 auf null gehen, um 14 Prozent der globalen Bevölkerung handelt. Wenn wir 25 zusätzliche Jahre zuwarten, sind es 37 Prozent. Das hat auch direkte Implikationen für die Schweiz, was man sieht, wenn man daran denkt, wie viele Leute vor dieser nicht mehr erträglichen Hitze flüchten werden.

Das kann ein bisschen damit verglichen werden, wenn man eine erhöhte Körpertemperatur hat: Eine Erwärmung von 37 auf 38 Grad ist noch nicht so schlimm. Das ist das, was wir bis jetzt erlebt haben. Aber wenn man 40, 41 Grad Fieber hat, ist jedes zusätzliche Grad tödlich. Dieser Vergleich mit der Körpertemperatur ist nicht weit hergeholt. Denn schlussendlich sind es Menschen, die auf diesem Planeten wohnen; es sind Ökosysteme, die ein Temperaturoptimum haben. Wir sind jetzt daran, aufgrund der Treibhausgasemissionen deutlich aus diesem Temperaturoptimum hinauszugehen. Deshalb ist es wichtig, hier mit den Emissionen rasch runterzugehen und keine Zeit zu verlieren.

Dieser Rat hat leider schon sehr viel Zeit verloren, indem er die Massnahmen, die jetzt im Ständerat von der Kommission beantragt werden, leider abgelehnt hat. All diese Massnahmen sind nicht neu. All diese Massnahmen, die jetzt in der UREK-SR eine Mehrheit fanden, lagen auch diesem Rat vor. Die UREK-SR musste dann nochmals bei null beginnen. Zum Glück fanden diese Massnahmen jetzt aber eine Mehrheit. Hier wurde schon viel Zeit verloren – so viel Zeit, dass die Inkraftsetzung der Gesamtrevision weit nach hinten geschoben wurde. Wir haben aber jetzt hier die Möglichkeit, zumindest diesen Grundkonsens des Pariser Abkommens – der eigentlich unbestritten ist – sowie die Verlängerung gewisser unbestrittener Massnahmen in eine Minimalvariante reinzupacken. Hier geht es wirklich nur um diese Minimalvariante.

Ich möchte mit drei Bitten enden: Erstens möchte ich möglichst keine Ausreden hören. Ich hoffe, dass wir nicht in Zukunft immer wieder von all jenen, die Versprechungen für den Klimaschutz gemacht haben, die Ausrede hören werden, es gehe nur um Profilierung, es sei der falsche Ort, um zu handeln. Es ist nicht der falsche Ort, es ist der richtige Ort, um Zeit zu gewinnen.

Zweitens möchte ich auch einen Hinweis machen – der mir eigentlich logisch erscheint, aber ich mache ihn trotzdem. In einer Klimadebatte ist es meistens so: Wenn auf der einen Seite die SVP eine Position hat und auf der anderen Seite die Umweltverbände, die Grünen, die GLP, SP, CVP und die BDP eine Position haben, dann ist es meistens so, dass diese Seite diejenige ist, die etwas für das Klima macht. Wenn Sie also, liebe FDP-Liberale Fraktion, etwas für das Klima machen wollen, müssen Sie etwas umstellen, und Teil dieser Umstellung ist es, in Klimafragen nicht immer mit der SVP-Fraktion zu stimmen. So nützen Sie dem Klima leider nichts, wenn Sie mit der SVP-Fraktion stimmen.

Drittens bitte ich Sie, aus diesem Grund hier einzutreten und diese Chance für den Klimaschutz zu packen.

Glarner Andreas (V, AG): Kollege Girod, wir haben es vorhin bezüglich CO₂-Ausstoss gehört: Es sind drei Zehntausendstel, also 3 von 10 000. Wie, bitte, ändern wir dann konkret das Klima in der Schweiz? Können



Sie mir das erklären?

Girod Bastien (G, ZH): Herr Glarner, Sie unterschätzen die Schweiz, Sie unterschätzen die Schweizer Wirtschaft. Nehmen Sie nur zum Beispiel die Firma Bühler. Eine Milliarde Menschen profitiert im Bereich Nahrung von der Technologie dieser Firma. Wenn wir in der Schweiz Lösungen entwickeln, dann können wir mit diesen Lösungen global einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Und nicht nur das: Wir sichern auch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit für künftige Generationen.

Nussbaumer Eric (S, BL): Die parlamentarische Initiative will die seit 2008 bestehende Steuererleichterung für Erd- und Flüssiggas sowie für biogene Treibstoffe weiterführen. Diese Steuererleichterung ist bis Mitte nächsten Jahres befristet.

Die vorliegende Gesetzesanpassung wird von der SP-Fraktion unterstützt. Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten, denn die befristete Steuererleichterung soll nicht Mitte nächsten Jahres abrupt wegfallen, insbesondere darum nicht, weil wir als Gesetzgeber nicht in der Lage waren, die Nachfolgeregelung fristgerecht festzulegen. Dies wollen wir ja erst im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes tun. Die Verpflichtung, dass wir uns endlich für eine ambitionierte Klimaschutzpolitik entscheiden müssen, besteht aber auch bei dieser kleinen Nachführung des CO₂-Gesetzes. Darum unterstützen wir alle Minderheitsanträge, die zur Diskussion gestellt werden. Das Abkommen von Paris ist für die SP nicht einfach ein Stück Papier. Es ist auch eine Richtschnur, die nationalen Gesetze im Sinne der Rechtssicherheit so nachzuführen, dass die Ziele erreicht werden können. Je früher wir das machen, umso einfacher wird es für die Wirtschaft, die Anpassungen vorzunehmen und die Investitionen zu tätigen.

Ich habe festgestellt, dass die SVP ihrem Kurs treu bleibt: Sie pfeift auf den Klimaschutz und will diese Politik nicht mittragen – sie nennt das seriös. Sie votiert hier erneut für Nichteintreten. Dass die Landwirtschaft dieses traurige Spiel der Ideologen in ihrer Bauernpartei mitspielt, ist für mich unverständlich. Die FDP andererseits bleibt weiterhin auf dem Minimalistenkurs: Es ist keine ambitionierte Klimaschutzpolitik, die sie bei dieser Revision an den Tag legt. Nehmen wir die Übergangsfristen bei den Emissionsgrenzwerten der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge: Während in der EU im Jahr 2020 bereits 95 Prozent der Neuwagenflotte die Flottengrenzwerte erreichen müssen, hinkt unser Land hier hinterher.

Der Bundesrat findet, es dürften auch ein bisschen dreckigere Autos herumfahren. Er meint nicht die alten Autos, er meint die neuen. So werden in der Schweiz die Berechnungen der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte verzögert, und die tieferen Emissionen werden nicht erreicht. Neue Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten bleiben in der Berechnung in der Schweiz aussen vor.

Ich bitte daher, auch meinem Einzelantrag zuzustimmen. Er beinhaltet nichts Abwegiges, sondern er verlangt das, was in allen europäischen Ländern gilt. Er verlangt, dass der Bundesrat gesetzlich zur Anwendung der gleichen zeitlichen Erleichterungsregelung bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotten zu verpflichten ist.

Noch ein Wort zu den Steuerausfällen bzw. der Ertragsneutralität: Diese müssen bereits heute finanziell kompensiert werden. Auch diese Verpflichtung hat unsere Exekutive nicht wahrgenommen. Es ist mehr als störend, wenn das Gesetz von der Exekutive nicht ab der Inkraftsetzung umgesetzt wird bzw. gesetzliche Bestimmungen nicht vollzogen werden. Zuerst macht man nichts, und dann warnt man vor sprunghaften Benzinpreiserhöhungen. Genau so darf man Umweltschutzpolitik nicht anpacken. Das weiss ja sicher auch der Bundesrat. Nun regeln wir in dieser Gesetzesanpassung auch diese finanzielle Kompensationspflicht verbindlich, und zwar bis 2028. Ich hoffe schwer, dass der Bundesrat sich nun an die gesetzlichen Bestimmungen hält und diese Kompensation dann auch umsetzt.

Im Kern wenden wir mit dieser Gesetzesanpassung die Gefahr ab, dass wir gar keine sinnvolle Gesetzgebung für einen ambitionierten Klimaschutz hinkriegen. Daher sollten wir im Minimum die bisherigen Regelungen für die Firmen im Emissionshandelssystem, für die CO₂-Kompensationspflicht bei den Treibstoffen und die Verminderungsverpflichtung für abgabebefreite Unternehmen weiterführen. Wir verpflichten mit dieser Gesetzesanpassung auch die Exekutive einmal mehr, das zu tun, was wir im Gesetz festschreiben.

AB 2019 N 1391 / BO 2019 N 1391

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, einzutreten, die Minderheiten und den Einzelantrag Nussbaumer zu unterstützen und damit heute zu Beginn dieser Session klarzumachen, dass es insbesondere beim Klimaschutz gesetzliche Verlässlichkeit braucht.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO): Das war jetzt wirklich ein ziemlich steiler Start in die wahlkampfgeprägte Klimadebatte, und ich kann Ihnen sagen: Wenn wir diesen steilen Start so fortsetzen, dann finden wir ganz



sicher keine Lösungen, was das Klima betrifft – weder vor noch nach den Wahlen. Ich bitte Sie: Lassen Sie doch diese ideologischen, mitunter vorgestrigen Generaldebatten, und fokussieren wir auf das, worum es tatsächlich geht!

Es geht bei der parlamentarischen Initiative Burkart um ein absolut drängendes Problem. Es geht um eine Regulierungslücke, nicht um mehr und nicht um weniger; eine Regulierungslücke, welche sowohl bei den Anreizsystemen für alternative Treibstoffe wie auch bei den CO₂-Abgabebefreiungsinstrumenten "zuschlägt". Für die CVP-Fraktion ist absolut sonnenklar, dass man diese Regulierungslücke schliessen muss. Es kann nicht sein, dass die Branche, welche Infrastrukturen und Vertriebskanäle aufgebaut hat, nun mit Steuern für diese Investitionen bestraft wird. Es kann nicht sein, dass Hunderte von Anlagebetreibern, die Verminderungsverpflichtungen eingegangen sind, plötzlich die CO₂-Abgabe entrichten müssen und in komplette Planungsunsicherheit verfallen. Wenn wir nicht auf diese Vorlage eintreten, dann tun wir genau das: Wir verursachen absolute Rechts- und Planungsunsicherheit für die Wirtschaft.

Der Fall ist also klar: Wir wollen eintreten. Ein Nichteintreten wäre absolut wirtschaftsfeindlich – wirtschaftsfeindlich ist der Nichteintretensantrag der SVP-Fraktion. Nichteintreten wäre vor allem für diejenigen Firmen nachteilig, welche sich in der Vergangenheit eben klimafreundlich verhalten haben. Ein solches Signal der Unzuverlässigkeit unserer Klimagesetzgebung dürfen wir auf keinen Fall aussenden.

Das Eintreten auf diese Vorlage bedeutet dann natürlich mitnichten, dass das CO₂-Gesetz verzögert wird. Wir verlängern schlicht und einfach diejenigen Instrumente, welche in eine Regulierungslücke fallen, parallel zur Ausarbeitung des CO₂-Gesetzes.

Die CVP-Fraktion betreibt eine konsequente Klimapolitik. Wir werden ganz sicher nicht nach den Wahlen wegen der Umsetzung dieser parlamentarischen Initiative einen Vorwand aufbauen, um das CO₂-Gesetz nicht zu verabschieden.

Ich werde dann in der Detailberatung auf die Minderheitsanträge eingehen. Ich bitte Sie aber ungeachtet der Frage, wie mutig wir dann sein werden, auf die Vorlage einzutreten. Wer nicht eintritt, der verhält sich erstens unfair und zweitens wirtschaftsfeindlich.

Bäumle Martin (GL, ZH): Mit der parlamentarischen Initiative Burkart machen wir nichts anderes als ein CO₂-Überbrückungsgesetz. Weil sich das CO₂-Gesetz, das wir hier drin beraten haben, verzögert und nicht rechtzeitig in Kraft treten wird, weil dieser Rat – auch unsere Seite – es abgelehnt hat, da es ein Rückschritt war im Vergleich zum bestehenden Gesetz, haben wir nun den Auftrag, eine Lücke in der Legiferierung zu verhindern, um Planungssicherheit zu erhalten. Das betrifft primär die biogenen Treibstoffe, aber auch die steuerbefreiten Unternehmen, Autoimporteure usw., die sonst nämlich in der Übergangsphase die CO₂-Abgabe bezahlen müssten, statt über die Vereinbarungslösung weiterarbeiten zu können. Das heisst, ein Nichteintreten ist wirtschaftsfeindlich und unverantwortlich. Es ist aber ebenso richtig, die weiteren Ziele und Massnahmen zu beschliessen und eben auch die Lücke zu schliessen, die entsteht, wenn das Gesetz nicht rechtzeitig in Kraft gesetzt wird.

Wir haben also heute die Chance, ein CO₂-Gesetz zu legiferieren, das dem Ziel entspricht, welches unterdessen fast alle Parteien tragen, nämlich netto null Emissionen bis 2050. Der Bundesrat sagt es, die FDP sagt es. Wir wissen alle, dass eigentlich rein wissenschaftlich betrachtet netto null 2030, wie das die Klimastreikenden fordern, der Save Haven wäre. Wir wissen auch, wenn wir alles genau lesen, dass die Schweiz aufgrund der Kontingentierung – wenn wir von dem ausgehen, was wir schon emittiert haben – 2040 bei netto null sein müsste. Darum hat die GLP die Klimastrategie "Cool down 2040" entwickelt. Das wäre unsere Verpflichtung. Bezüglich biogener Treibstoffe haben wir 2007 ein gutes Gesetz gemacht. Eine Verlängerung ist sinnvoll. Es schafft Investitionssicherheit auch für neue Technologien, und die Ertragsneutralität ist gesichert. Die Verlängerung bis 2030, wie ich sie mit meiner Minderheit fordere, werde ich im Rahmen des Minderheitsantrages noch näher begründen. Zur Kritik, die kommt, das CO₂-Gesetz würde ohne Vernehmlassung angegangen, muss ich festhalten: Die Minderheiten bringen keinerlei neue Tatbestände, sie sind nur eine Weiterführung des bisherigen Gesetzes. Das bisherige Gesetz enthält das Zwei-Grad-Ziel. Das Zwei-Grad-Ziel heisst nichts anderes, als dass wir netto null zwischen 2030 und 2050 erreichen müssen. Das heisst, mit den Minderheiten schliessen wir eben auch hier eine Gesetzeslücke und nichts anderes.

Ich weiss nicht, wie die SVP das Problem lösen will. Sie will einerseits tatsächlich eine Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen bei den biogenen Treibstoffen. Sie wissen aber alle, dass dieser Teil für sich alleine ungenügend ist, um die Ziele zu erreichen. Das betrifft nur einen Teil der Lücke, der Rest wird durch die Anträge der Minderheiten aufgefangen.

Noch einmal an die Adresse der SVP: Diese drei Zehntausendstel, die die Schweiz gemäss Ihrer Aussage verursacht – das kann ja sein. Aber wir müssen festhalten, dass das Kontingent der Schweiz bereits 2040



erschöpft ist. Das heisst, unsere Vergangenheit in Bezug auf die CO₂-Emissionen schleppen wir mit uns mit. Zu argumentieren, wir hätten nur kleine Emissionen, und unsere Vergangenheit auszublenden ist unredlich. Ich erinnere hier an die FCKW-Geschichte mit dem Ozonloch, bei der die Industriestaaten vorangegangen sind und die anderen Länder überzeugen konnten. Heute, nach dreissig Jahren, sehen wir den Erfolg: Das Ozonloch beginnt sich nach über dreissig Jahren langsam zu schliessen. Machen wir das Entsprechende beim Klima!

Es ist legitim, dass eine der grössten Herausforderungen der Menschheit, wenn nicht gar die grösste, hier und heute thematisiert wird. Es ist richtig, dass die Schweiz hier als reiches Land eine Vorbildfunktion wahrnimmt und ihre Vergangenheit in Bezug auf das, was bereits emittiert wurde, auch einbezieht. Es ist auch legitim, dass wir hier drin vor den Wahlen wissen wollen, wie sich die Parteien positionieren in der Frage der Weiterführung dessen, was notwendig ist, um mindestens das Ziel "Netto null bis 2050" zu erreichen, und wie Sie sich gegenüber dem verhalten, was Ihre Basis hier als Auftrag erteilt hat. Es ist also keine Show: Es geht heute darum, Farbe zu bekennen, sich umfassend zum Klimaschutz zu bekennen und nicht nur zu einem Teilbereich. Die grünliberale Fraktion wird auf die Vorlage eintreten, allen Minderheiten zustimmen und die Vorlage in der Gesamtabstimmung annehmen.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Il gruppo liberale-radicale sostiene l'entrata in materia e le proposte della maggioranza e si oppone alle proposte individuali.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Klimawandel ist in der Schweiz und im Schweizer Alltag angekommen. Die Auswirkungen des Klimawandels sind unübersehbar, sie lösen auch beträchtliche Kosten aus. Ich denke hier gerade an die Probleme für die Landwirtschaft und für die Forstwirtschaft, die die Folgen des Klimawandels ganz besonders zu spüren bekommen.

Für den Bundesrat ist klar: Handlungsbedarf ist gegeben, und die Zeit drängt. Der erste Meilenstein der nationalen Klimapolitik ist, dass die Schweiz das Klimaübereinkommen von Paris im Oktober 2017 ratifiziert hat. Aber auch über 2030 hinaus ist bereits klar, wohin die Reise gehen muss. Aufgrund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse des Weltklimarates hat der Bundesrat letzte Woche beschlossen, dass die Schweiz ab dem Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen soll. Mit

AB 2019 N 1392 / BO 2019 N 1392

diesem Ziel für das Jahr 2050 geben wir die Richtung vor. Die Massnahmen bis 2030 hat der Bundesrat vorgeschlagen, und es geht jetzt darum, dass wir diese Massnahmen weiter konkretisieren.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass das für die Schweiz dank der aussergewöhnlichen Innovationskraft der hiesigen Wirtschaft eine grosse Chance bieten wird. Wir können zum wirtschaftlichen Vorbild werden und aufzeigen, wie der Weg zu einer klimaneutralen Schweiz aussieht. Das ist eine der grössten gesellschaftlichen Herausforderungen der heutigen Zeit.

Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes wird die Umsetzung der klimapolitischen Ziele und Massnahmen bis 2030 zurzeit im Ständerat beraten. Dieses Geschäft ist sozusagen das erste Massnahmenpaket hin zu einer klimaneutralen Schweiz im Jahr 2050. Es hat für den Bundesrat auch entsprechende Wichtigkeit.

Die UREK des Ständerates hat die Vorlage des Bundesrates in vielerlei Hinsicht verstärkt und hat damit auch die Weichen für netto null Emissionen im Jahr 2050 gestellt. Der Ständerat, das wissen Sie, wird die Vorlage noch in dieser Session beraten. Dann sind Sie wieder am Zug, dann haben Sie wieder das Heft in der Hand. Ich hoffe und wünsche mir, dass Sie dann rasch die Beratung dieser wichtigen Vorlage aufnehmen, damit auch die entsprechende Totalrevision wie vorgesehen auf das Jahr 2021 in Kraft treten kann. Ich weiss, das ist jetzt ehrgeizig, aber es ist nicht unmöglich. Ich denke aber, mit der Ausgestaltung der Anträge der Mehrheit Ihrer Kommission braucht es jetzt eine Übergangslösung für den Fall, dass die Totalrevision des CO₂-Gesetzes nicht wie geplant im Januar 2021 in Kraft treten kann.

Einige von Ihnen haben es entsprechend gesagt: Ich möchte diese Übergangslösung nicht als Einladung dazu verstanden wissen, bei der Beratung der Totalrevision wieder einen Gang zurückzuschalten. Hier greifen Sie ein einzelnes Thema auf. In der Totalrevision gibt es verschiedene Sektorziele, verschiedene Massnahmen. Ich glaube, am Schluss braucht es für eine kohärente Klimapolitik das Gesamtpaket und nicht eine einzige Massnahme. Für den Fall eines verspäteten Inkrafttretens der Totalrevision ist es sinnvoll, dass Sie eine Übergangslösung vorsehen.

In diesem Sinne beantragt Ihnen der Bundesrat, auf diese Vorlage einzutreten.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): I relatori rinunciano a prendere la parola. Votiamo ora sulla proposta di non entrata in materia della minoranza lmark.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19207)

Für Eintreten ... 120 Stimmen

Dagegen ... 55 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Bundesgesetz über die Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe und über die Änderung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Loi fédérale sur la reconduction des allègements fiscaux accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants et sur la modification de la loi sur le CO₂

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I

Antrag der Kommission: BBI

Titre et préambule, ch. I

Proposition de la commission: FF

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission: BBI

Antrag Nussbaumer

Art. 10a Abs. 2

Er kann beim Übergang zu neuen Zielen besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der Ziele während einer begrenzten Zeit erleichtern. Diese Erleichterungen sind für Personenwagen nicht später als in der EU zu beenden.

Schriftliche Begründung

Der Bundesrat hat die gesetzliche Bestimmung, dass wir bei der Umsetzung der Emissionszielwerte die Vorschriften der EU berücksichtigen (Art. 10a Abs. 4), mit der Verordnung zum CO₂-Gesetz aufgeweicht. So werden in der Schweiz für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der jeweiligen Neuwagenflotte im Jahre 2020 nur 85 Prozent der Fahrzeuge mit den tiefsten Emissionen berücksichtigt. Neue Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten bleiben in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen unberücksichtigt. Diese Regelung entspricht nicht den Vorschriften in den europäischen Ländern, dort dürfen im Jahre 2020 maximal 5 Prozent der Neuwagen nicht berücksichtigt werden. Ab dem Jahre 2021 sind alle neuimmatrikulierten Fahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen zu berücksichtigen. Der Bundesrat ist gesetzlich zur Anwendung der gleichen zeitlichen Erleichterungsregelung zu verpflichten.

Antrag Bäumle

Art. 10a Abs. 2

Er kann beim Übergang zu neuen Zielen besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der Ziele während einer begrenzten Zeit erleichtern. Diese Erleichterungen sind für Personenwagen nicht später als in der EU zu beenden.

Ch. II

Proposition de la commission: FF

Proposition Nussbaumer

Art. 10a al. 2

Lors du passage à de nouveaux objectifs, il peut prévoir des dispositions particulières facilitant la réalisation des objectifs pendant une période limitée. Pour les voitures de tourisme, ces allègements ne peuvent être accordés plus longtemps que dans l'UE.

*Proposition Bäumle**Art. 10a al. 2*

Lors du passage à de nouveaux objectifs, il peut prévoir des dispositions particulières facilitant la réalisation des objectifs pendant une période limitée. Pour les voitures de tourisme, ces allègements ne peuvent être accordés plus longtemps que dans l'UE.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO): Meinem Minderheitsantrag zu Artikel 3 Absatz 1bis des CO₂-Gesetzes liegt eine sehr einfache Mathematik zugrunde. Es ist Mathematik, die man eigentlich ohne Zuhilfenahme eines Taschenrechners meistern kann. Unser Parlament hat mit überragender Mehrheit das Abkommen von Paris ratifiziert. Wir haben uns mit diesem Abkommen dazu verpflichtet, bis 2030 einen Anteil von 50 Prozent unserer CO₂-Emissionen gemäss Stand 1990 zu reduzieren. Wir haben bis 2020 knapp 20 Prozent reduziert. Es bleiben also 30 Prozent, welche wir zur Einhaltung unseres selber verabschiedeten Ziels reduzieren müssen. 30 Prozent in 10 Jahren gibt nach Adam Riese also 3 Prozent pro Jahr. Genau das fordert mein Antrag: das, was wir selber mit dem Abkommen von Paris bereits so eingegeben haben.

Diese 3 Prozent sind auch realisierbar. Wir sind jetzt in einer Phase, in welcher der technische Fortschritt dies erlaubt, gleichzeitig die Früchte für Reduktionen aber noch relativ tief hängen, und zwar im In- wie im Ausland. Die Frage nach dem sinnvollen Mass an ausländischen Massnahmen beantworte ich auf gemässigte Art und Weise. Mein jetziger Antrag ist nämlich milder als mein Minderheitsantrag beim CO₂-Gesetz. Damals forderte ich, drei Viertel der Reduktion im

AB 2019 N 1393 / BO 2019 N 1393

Inland und einen Viertel im Ausland zu tätigen. Ich gehe jetzt von 3 Prozent aus, und davon müssen mindestens 1,75 Prozent im Inland reduziert werden. Wir sind damit nahe bei 60 Prozent, jenen 60 Prozent, die seinerzeit der Bundesrat im CO₂-Gesetz beantragt hatte; wir sind leicht unter diesen 60 Prozent.

Zu diesen 60 Prozent gab es tatsächlich auch eine Vernehmlassung. Wir wissen also, was die Branche, die Wirtschaft, die Interessenvertreter und die Parteien dazu meinen. Ich wäre im CO₂-Gesetz weiter gegangen, aber hier stelle ich also einen milderen Antrag, eingebettet in die vorliegende Gesetzgebung und mit Blick auf die bevorstehende CO₂-Gesetzgebung. Wie wir mittlerweile wissen, liegt mein Antrag praktisch dort, wo auch die ständerätliche UREK mit ihren Anträgen zum CO₂-Gesetz derzeit liegt.

Ich verzichte darauf, die 60 Prozent noch länger zu begründen. Die CVP wollte immer ein CO₂-Gesetz, das der Schweizer Wirtschaft und dem Schweizer Gewerbe dient; ich bin immer auf diesem Standpunkt geblieben. Auf diesem Standpunkt bin ich auch jetzt mit meiner Minderheit: Ein Auslandsanteil soll erlaubt, aber nicht zu hoch sein; ich will Massnahmen im Inland.

Der Antrag der Mehrheit ignoriert die von mir angesprochene simple Mathematik. Wenn wir auf dem alten Absempfad weiterfahren, nimmt einfach unsere Schuld gegenüber unserer Verpflichtung durch das Abkommen von Paris zu. Wir verlieren noch einmal mindestens ein Jahr und werden in den verbleibenden höchstens neun Jahren umso mehr kompensieren müssen. Wir schießen uns ins eigene Knie. Das will ich nicht, ich will jetzt auf den neuen Zielpfad einschwenken. Wir haben es so in Paris eingegeben.

Wir haben es an den Delegiertenversammlungen unserer Parteien landauf, landab gehört, man wolle diese Verpflichtung einhalten. Also tun wir es, tun wir es jetzt!

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Girod Bastien (G, ZH): In meinen beiden Minderheitsanträgen geht es darum, die Klimaschutzmassnahmen bei den Personenwagen, wie wir sie heute haben, im Sinne des Abkommens von Paris weiterzuführen. Das ist besonders wichtig und besonders dringend, weil die Emissionen in diesem Bereich nicht sinken, sondern stagnieren, und bei den Neuwagen sogar zunehmen.

Konkret sind die CO₂-Emissionen der Treibstoffe immer noch über dem Niveau von 1990. Es gibt also keinen Fortschritt in diesem Bereich. Bei den Neuwagen haben wir sogar eine Verschlechterung: Wir sind im Schnitt immer noch bei über 130 Gramm CO₂-Ausstoss pro Kilometer, obwohl wir dieses Ziel bereits 2015 hätten erreichen müssen. Wir haben 2018, letztes Jahr, sogar eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 3 Prozent verzeichnet. All diese Elektroautos, diese effizienten Hybridfahrzeuge, all das hat also nichts gebracht. Die CO₂-Emissionen bei den Neuwagen haben zugenommen. Das hat nicht etwa damit zu tun, dass es nicht möglich ist, tiefere Emissionen zu haben – es ist sehr wohl möglich. Bei jedem Automodell, das Sie haben, auch bei den grossen, haben Sie die Möglichkeit, das sehr effizient mit sehr viel weniger CO₂-Ausstoss zu machen. Aber die Fahrzeugimporteure, unter anderem Herr Frey von der SVP, verweigern sich offensichtlich dem Klimaschutz. Wir liegen da weit hinter der EU zurück, auch wenn wir keine Autoindustrie haben. Das ist völlig unbegreiflich.



Jetzt geht es darum, dass wir in dieser Sache nicht noch mehr Zeit verlieren und schon heute beschliessen, hier vorwärtzumachen. Meine Anträge sind Minimalvarianten, entsprechend dem, was auch die Ständeratskommission vorschlägt, mit dem Unterschied, dass sie früher in Kraft treten, sodass wir nicht noch mehr Zeit verlieren. Es geht einerseits darum, dass die Neuwagen effizienter werden, dass die CO₂-Emissionen der Neuwagen abnehmen und nicht zunehmen, und zwar um 3 Prozent pro Jahr. In zehn Jahren wären es also 30 Prozent; das ist eine absolute Minimalvariante. Andererseits geht es darum, dass wir die Kompensation auf Treibstoffe weiterführen können, dass wir weiterhin auch in der Schweiz Klimaschutzprojekte finanzieren können und die Finanzierung dafür gesichert ist. Das sind meine zwei Anträge.

Dann noch zu den Kosten: Hier bei den Neuwagen haben wir das grösste Potenzial, sowohl Kosten zu senken als auch das Klima zu schützen. Denn effizientere Fahrzeuge reduzieren auch die Benzinkosten. Es ist entscheidend, dass wir hier ansetzen. Wenn wir diesen Antrag unterstützen, dann haben wir 30 Prozent weniger CO₂-Emissionen bei Neuwagen, aber auch 30 Prozent tiefere Benzinkosten. Alle sagen immer: "Ja, die Kosten, die Kosten!" Klimaschutz erlaubt es eben auch, die Kosten zu senken, wenn man die Wirtschaft in die Pflicht nimmt, wirklich effiziente und klimafreundliche Fahrzeuge zu verkaufen.

Ich bitte Sie aus diesem Grund, hier nicht noch weiter zu zögern. Wir haben hier schon sehr viel Zeit verloren. Wir sind schon sehr lange nicht auf Kurs. Es ist wichtig, dass wir hier nun vorwärtzumachen, verbindliche Massnahmen beschliessen und mit einer Minimalvariante eine klare Vorgabe machen. Es geht um eine Minimalvariante, damit Massnahmen, die wir heute schon haben, endlich greifen.

Egger Mike (V, SG): Herr Girod, Sie haben gesagt, der CO₂-Ausstoss bei den Neuzulassungen habe zugenommen. Ist es nicht so, dass das Messverfahren geändert wurde und man das gar nicht mit den Vorjahreswerten vergleichen kann, weil diese Methode geändert wurde?

Girod Bastien (G, ZH): Nein, es ist leider nicht so. Es ist so, dass der CO₂-Ausstoss gemäss altem Messverfahren zugenommen hat. Aber Sie sprechen einen richtigen Punkt an. Wenn man noch berücksichtigen würde, dass dieses Messverfahren ungenau ist und in Wirklichkeit gerade auch Hybridfahrzeuge viel mehr CO₂ ausstossen, als angegeben ist, würde diese Bilanz noch viel schlechter aussehen. Das unterstreicht diesen Handlungsbedarf und die Notwendigkeit meines Antrages. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Nous parlons ici d'une initiative parlementaire qui vise à adopter une nouvelle réglementation sur les allègements fiscaux, dans le cadre de l'imposition des huiles minérales, pour les biocarburants, dans la mesure où le règlement actuellement en vigueur expirera dans moins d'un an. Il se trouve que plusieurs autres articles de la loi sur le CO₂ seront également caducs au même moment.

Or, la révision de la loi actuellement en cours prend du temps et pourrait même, dans le pire des cas, être attaquée par un référendum. Dans une telle hypothèse, son entrée en vigueur tardive pourrait créer un vide juridique d'autant plus dommageable que nous nous trouvons aujourd'hui dans une situation d'urgence climatique, qui exige que nous prenions rapidement des mesures fortes pour préserver les conditions de vie de nos enfants et de leurs descendants.

Indépendamment de cela, des difficultés sont à prévoir pour les différents acteurs ciblés par ces mesures, par exemple les sociétés concernées par la taxe sur le CO₂ avec la possibilité d'en être exonérées, ou encore les acteurs chargés de réaliser les compensations de CO₂ pour les importateurs de carburants. Des mesures transitoires, permettant d'assurer la continuité de nos politiques climatiques et la sécurité juridique, s'avèrent dès lors nécessaires. Ces mesures transitoires ne peuvent néanmoins en aucun cas se substituer à une révision ambitieuse de la loi sur le CO₂, dont nous espérons avoir enfin un premier jalon à l'issue des débats au Conseil des Etats.

Ce sont des propositions à portée provisoire dont nous parlons ici, qui sont formulées dans un esprit pragmatique, afin de créer un pont entre la loi en vigueur et celle qui sortira de la révision en cours. Ma proposition de minorité s'inscrit dans ce contexte et fait partie d'une série de propositions que plusieurs collègues issus de différents partis ont déposées en séance de commission et que je vous recommande de soutenir.

Pour ce qui concerne ma propre proposition, il s'agit d'augmenter à partir de 2021 le taux de compensation maximal pour les émissions de CO₂ causées par l'utilisation des

AB 2019 N 1394 / BO 2019 N 1394

carburants en prévoyant que la compensation se fasse à la fois en Suisse et à l'étranger. Cela n'est rien de nouveau. En effet, la révision de la loi sur le CO₂ actuellement en cours prévoit la possibilité d'augmenter le taux maximal de compensation exigé de la part des importateurs de carburants, qui s'élève aujourd'hui à 40 pour cent, jusqu'à 90 pour cent.



Ma proposition permet donc d'amorcer le processus déjà durant la période de transition. Il est important de commencer rapidement à augmenter le taux de compensation, non seulement pour des raisons écologiques évidentes, mais aussi pour des raisons financières. En effet, comme un rapport de l'administration nous l'a montré récemment, le prix de ces compensations va augmenter avec le temps. Si nous commençons le plus tôt possible à augmenter ces compensations, nous pourrions compenser plus d'émissions à un prix encore relativement modéré. C'est ainsi un gage d'efficacité.

Enfin, il s'agit d'un signal donné aux acteurs qui prennent en charge ces compensations. Ils pourront ainsi planifier leur engagement, sachant que le taux de compensation va s'élever régulièrement. Avec un tel mécanisme, nous parviendrions à un taux de compensation de 85 pour cent, très proche donc du plafond maximum prévu en 2030. Comme cela a toujours été le cas, le Conseil fédéral pourrait déterminer la proportion des mesures de compensation qui serait réalisée en Suisse. Aux yeux des Verts, évidemment, cette proportion devrait être la plus élevée possible et favoriser les solutions alternatives, à savoir le transfert modal, la mobilité douce et la transition vers l'électromobilité.

Je vous demande dès lors de suivre ma minorité, ainsi que les autres minorités qui s'inscrivent dans cette phase de transition entre la loi en vigueur et le résultat de la révision en cours.

Reynard Mathias (S, VS): Je défends ma minorité à l'article 29 de la loi sur le CO₂, consacré à la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles. Selon la législation en vigueur, la Confédération perçoit une taxe sur le CO₂ frappant la production, l'extraction et l'importation des combustibles. Il avait été inscrit, lors de l'élaboration de la loi, que le montant de la taxe était de 36 francs par tonne de CO₂, mais que le Conseil fédéral pouvait la relever, jusqu'à un maximum de 120 francs, si les objectifs intermédiaires concernant les combustibles – selon l'article 3 de la loi, mais surtout l'ordonnance y relative – n'étaient pas atteints.

Pour rappel, la taxe sur le CO₂ est prélevée depuis 2008 sur les combustibles fossiles, par exemple le mazout ou le gaz naturel. L'entier du produit additionnel de la taxe sera redistribué aux entreprises et à la population, via les caisses de compensation AVS pour les entreprises, et via les assureurs-maladie pour la population. Il s'agit donc bien d'une compensation sociale, d'un accompagnement social de cette transition.

Comme déjà dit, le montant de la taxe sur les combustibles est automatiquement relevé si les objectifs intermédiaires fixés pour les combustibles dans l'ordonnance sur le CO₂ ne sont pas atteints. La taxe est aujourd'hui de 96 francs par tonne de CO₂ et la dernière augmentation date de début 2018. En effet, l'objectif de réduction des émissions n'ayant pas été atteint en 2016 – la réduction par rapport à 1990 était de 24,8 pour cent, alors que l'objectif était de 27 pour cent –, le montant de la taxe était alors passé de 84 francs la tonne de CO₂ à 96 francs au 1^{er} janvier 2018. Cela équivaut à une augmentation de 3 centimes par litre d'huile de chauffage extra-légère. Il s'agissait de la dernière augmentation de la période 2013–2020.

Alors que trois quarts des émissions de gaz à effet de serre viennent de l'utilisation énergétique des combustibles et des carburants fossiles, il nous faut continuer cette stratégie prévoyant une taxe incitative qui renchérit le prix des combustibles fossiles, tels que le mazout ou le gaz naturel, et qui encourage ainsi une consommation parcimonieuse et un recours accru aux agents énergétiques générant peu ou pas de CO₂. La taxe sur le CO₂ doit rester la pièce maîtresse de la politique climatique suisse après 2020.

Le fait de prévoir une taxe plus élevée à moyen terme donne un signal clair pour la suite en ce qui concerne les prix et renforce notre politique climatique.

Avec une augmentation de dix francs par an, on poursuivrait d'ailleurs la logique de ces dernières années. En effet, la taxe est passée de 60 à 84 francs en 2016 et, en 2018, je l'ai déjà dit, de 84 à 96 francs. Il reste certes aujourd'hui encore une marge de manoeuvre pour le Conseil fédéral, entre 96 et 120 francs, mais il s'agit de prévoir la suite de cette période de transition et d'indiquer la direction que nous souhaitons prendre.

Rappelons que le Conseil fédéral prévoyait déjà de faire passer le montant maximal de la taxe à 210 francs dans le projet de loi sur le CO₂ de 1999. En acceptant une augmentation échelonnée du montant maximal de la taxe sur les combustibles, assortie, je le rappelle, d'une réaffectation sociale du produit de cette taxe, nous préparons au mieux la période de transition et envoyons un signal clair quant à la poursuite de notre politique climatique, en encourageant une réduction du recours aux énergies fossiles comme le mazout.

Je vous remercie de soutenir cette proposition de minorité.

Bäumle Martin (GL, ZH): Den Kern dieser Vorlage über biogene Treibstoffe und Gase haben wir 2007 in Flims an unserer Aussensession beschlossen. Dort haben wir ein gutes Gesetz beschlossen. Die Verlängerung ist nur schon deshalb sinnvoll, damit die Investitionssicherheit sowohl für die Technologien, die bereits entwickelt wurden, als auch für neue Technologien, die am Entstehen sind, gesichert ist. Damals war Power-to-X, sprich die Herstellung von solarem Benzin oder Kerosin, noch kein Thema. Wasserstoff war noch kein echtes Thema,



wurde aber in die Gesetzgebung aufgenommen; ich habe das damals so eingebracht. Ich möchte deshalb heute präzisieren: Die Gültigkeit ist im Gesetz auch für erneuerbares Benzin oder Kerosin gegeben. In Artikel 2 Absatz 3d des Mineralölsteuergesetzes wird erwähnt, dass die Befreiung dann gilt, wenn diese Treibstoffe oder Gase aus erneuerbaren Energieträgern hergestellt sind. Gemäss Artikel 2a bezeichnet der Bundesrat diese im Einzelnen. Das heisst, der Bundesrat hat heute schon die Kompetenz, diese Ausweitung vorzunehmen, auch wenn diese Stoffe zum Zeitpunkt der Legiferierung noch nicht in aller Munde waren. In der Kommission wurde von der Verwaltung und somit auch vom Bundesrat bestätigt, dass dieses Gesetz auch für erneuerbares Benzin oder Kerosin gelten würde. Ich bitte die Kommissionssprecher, das zu bestätigen, weil das so im Protokoll festgehalten ist.

Nun zu meiner Minderheit: Ich beantrage Ihnen mit meiner Minderheit, die Vorlage so zu beschliessen, wie es der Initiant wollte, nämlich mit einer Verlängerung bis 2030, und zwar bei allen drei Ziffern, weil wir diese Gesetzgebung bei allen drei Ziffern machen. Es besteht eine recht hohe Wahrscheinlichkeit, dass es bis Ende 2021 nicht reichen wird, dass ein neues CO₂-Gesetz in Kraft treten kann. Dann müssen wir deswegen die genau gleiche Prozedur noch einmal anstossen. Es war schon diesmal nicht ganz einfach, bis sich die Kommission dazu durchringen konnte, das Thema noch einmal auf die Agenda zu setzen. Die Kommissionsmitglieder wissen, wie es entstanden ist. Dass wir das wieder machen müssen, ergibt keinen Sinn.

In diesem Sinn werde ich mit meiner Minderheit beantragen, dass Ziffer I des Mineralölsteuergesetzes bis zum Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes und spätestens bis 2030 gilt. Wahrscheinlich wird das mit einem Referendum eher auf den 1. Januar 2023 als auf den 1. Januar 2022 der Fall sein, und damit macht es eben Sinn, eine längere Periode einzufügen, schon aus rein administrativen Gründen. Es soll ganz klar keine Bremse für ein neues CO₂-Gesetz sein, in keinem Fall, denn auch die Minderheiten, die jetzt dieses CO₂-Gesetz verlängern wollen, haben keine grundsätzliche Verschärfung des Gesetzes drin. Das heisst, wenn der Ständerat ein weiter gehendes und wesentlich besseres Gesetz bringt, ist dieses Gesetz dann die Ablösung des jetzigen Übergangselementes.

Ich habe hier eine spezielle Minderheit, die ich vertrete: Ich bin als GLP-Vertreter wieder alleine mit der SVP und Teilen

AB 2019 N 1395 / BO 2019 N 1395

der FDP. In der Debatte unterstützten mich jetzt die Umweltorganisationen, und ich bin gespannt, wie die Fraktionen heute zu meiner Minderheit abstimmen. Eigentlich müsste es eine satte Mehrheit geben. Ich gehe aber davon aus, dass die Frage, wie sich die Fraktionen am Ende zum Ziel dieser Minderheit, also zur maximalen Geltung bis 2030, stellen, noch etwas abhängig davon ist, wie die Abstimmungen zu den Minderheiten zu den übrigen Bestandteilen des CO₂-Gesetzes ausgehen werden, weil hier ein Zusammenhang besteht.

Trotzdem bitte ich Sie, hier diese Verlängerung bis 2030 beziehungsweise bis das neue Gesetz in Kraft tritt, zu beschliessen. Ich bitte insbesondere die Vertreter von SP, Grünen und CVP, hier auf die Haltung der Umweltorganisationen einzuschwenken, die das empfehlen.

Ich komme noch ganz kurz zum Einzelantrag Bäumle/Nussbaumer zu Artikel 10a Absatz 2 des CO₂-Gesetzes: Dort ist eigentlich der Ansatz, dass die Erleichterungen für Personenwagen bei einer Übergangslösung nicht später als in der EU eingeführt werden sollen. Dieser Einzelantrag wurde in der Kommission mit 13 zu 12 Stimmen abgelehnt. Ich habe es verpasst – ich kann mich nicht mehr genau erinnern, wieso –, hier einen Minderheitsantrag einzureichen. Deshalb kommen heute diese zwei Einzelanträge, und ich bitte Sie, diesen zuzustimmen.

Müller-Altarmatt Stefan (C, SO): Wir haben die klassische Fragestellung nach dem Spatz in der Hand oder der Taube auf dem Dach vor uns. Wir öffnen mit dieser parlamentarischen Initiative das CO₂-Gesetz und erhalten so die Gelegenheit, wichtige Artikel der Revision vorwegzunehmen. Wir können den Spatz also heute in die Hand nehmen, statt auf die Taube auf dem Dach zu warten. Die CVP hat sich in der Debatte zur Klimapolitik sehr konsequent verhalten. Wir tun das auch jetzt. Wir befürworten, dort Pflöcke einzuschlagen, wo wir es können. Dementsprechend unterstützen wir die Minderheitsanträge zur Senkung der Treibhausgasemissionen als Reduktionsziel bei Artikel 3, zu den Emissionsvorschriften bezüglich der Neuwagenflotten bei Artikel 10 – diesbezüglich ebenso die Einzelanträge Nussbaumer und Bäumle –, zur Treibstoffkompensation bei Artikel 26 Absatz 2bis und zur CO₂-Abgabe bei Artikel 29.

Wir sind aber auch genauso konsequent, wenn es darum geht, diejenigen Kreise zu entlasten, welche unge-rechtfertigt Abgaben entrichten müssten. Wir machen zur Schonung der Familien und der Berg- und Randregionen nicht mit, wenn es darum geht, die Treibstoffe ohne soziale Abfederung zu verteuern. Wir folgen bei Artikel 26 Absatz 3 also der Mehrheit.



Mit diesem Abstimmungsverhalten verlangen wir, was wir schon im CO₂-Gesetz gefordert haben, was die ständerätliche UREK jetzt fordert und was insbesondere auch die Gesellschaft fordert, nämlich Taten statt Worte. Wir haben die Möglichkeit, ein Klimagesetz light auf unkomplizierte Art zu verabschieden. Egal, was nachher mit dem CO₂-Gesetz geschieht – man hat die wichtigen Pflöcke eingeschlagen und kann diese dann auch bis 2030 stehenlassen oder eben im CO₂-Gesetz durch noch bessere Pflöcke ersetzen lassen. Dementsprechend stimmen wir auch mit der Minderheit Bäumle. Wir lassen diese Pflöcke stehen, auch bis 2030.

Mein Appell, diese Pflöcke einzuschlagen, geht natürlich vor allem in Richtung derjenigen Parteien, die in den letzten Wochen relativ laut von sich behauptet haben, ja, sie seien sehr wohl umweltfreundlich und sie würden hinter dem Klimaschutz stehen – wobei ich den Plural hier vielleicht gar nicht brauchen würde.

In wenigen Wochen sind Wahlen, und ich rate Ihnen sehr, sich jetzt nicht hinter Floskeln wie einer "überholenden Gesetzgebung" zu verstecken, sondern den Tatbeweis zu erbringen, den Tatbeweis für das, was die FDP-Delegiertenversammlung zum Beispiel gefordert hat: bitte Taten statt Worte.

Die CVP hat das erste CO₂-Gesetz geprägt. Die CVP hat der Ratifikation des Klimaabkommens von Paris zugestimmt. Die CVP hat durch ihre Bundesrätin Doris Leuthard das zweite CO₂-Gesetz, das Sie dann zum Absturz gebracht haben, in diesen Rat gebracht. Die CVP-Fraktion hat sich in all diesen Beratungen für die soziale Abfederung, für die Rücksichtnahme auf Berg- und Randregionen und eine Beitragssymmetrie ausgesprochen. Wir fahren auf diesem Kurs weiter, ohne Zickzack vor den Wahlen, sondern einfach im Bewusstsein um die Wichtigkeit des Klimaschutzes.

Ich bitte Sie, ausser bei Artikel 26 Absatz 3bis den Minderheiten zu folgen und damit diesen Kurs zu stützen.

Nordmann Roger (S, VD): Comme nous ne savons pas exactement si et quand la nouvelle loi sur le CO₂ pour la période 2021–2030 entrera en vigueur, l'adaptation de la loi existante sur le CO₂, dont nous discutons maintenant, doit être, si nécessaire, compatible avec l'objectif de réduction à zéro émission nette en 2050 adopté par le Conseil fédéral.

Pour cette raison, nous soutenons la proposition de la minorité Müller-Altermatt à l'article 3, qui consiste à viser une réduction de 3 pour cent par année. C'est la diminution linéaire pour arriver à zéro émission en 2050 depuis le niveau actuel.

A notre avis, cette formulation de la minorité est cependant trop faible parce qu'elle tolère qu'une partie des réductions se fasse à l'étranger. Mais vu la composition PLR-UDC de la commission, je comprends que Monsieur Müller-Altermatt n'ait pas cherché à corriger complètement l'absurdité des réductions à l'étranger pour éviter des réductions en Suisse. Je vois la proposition de la minorité Müller-Altermatt comme un premier pas, comme un compromis, et c'est pour cela que nous la soutenons. A vrai dire, ce que je comprends moins bien, c'est que cette proposition n'ait pas trouvé de majorité en commission lors de nos débats à fin juin, le lendemain ou le surlendemain de l'assemblée du Parti libéral-radical.

Nous soutenons également la proposition de la minorité Girod visant à indiquer d'ores et déjà que nous allons réduire à la même vitesse que l'Union européenne les standards d'émissions de CO₂ des nouvelles voitures – c'est l'article 10. La réduction de 3 pour cent par année proposée par Monsieur Girod est d'ailleurs légèrement moins sévère que la réglementation européenne adoptée cette année. Ici aussi, j'ai franchement été très surpris que la commission ne s'y rallie pas.

A l'article 10a, Monsieur Bäumle a expliqué les raisons pour lesquelles une minorité n'a pas été déposée. Il y a donc deux propositions individuelles équivalentes, les propositions Nussbaumer et Bäumle, qui sont absolument décisives, car elles veulent mettre fin au laxisme voulu par le Conseil fédéral dans l'ordonnance, à fin 2017, en matière d'émissions de CO₂ des nouvelles voitures, en violation complète de l'esprit de la Stratégie énergétique 2050. Le Conseil fédéral a en effet décidé qu'en Suisse, parce qu'il fallait faire circuler des grosses Range Rover sur le Zürichberg, en 2021, 15 pour cent des voitures les plus polluantes ne seraient pas prises en compte, alors que l'Union européenne a prévu que ce soit seulement 5 pour cent des voitures qui ne soient pas prises en compte. Pour 2021/22, l'Union européenne exige la prise en compte de toutes les voitures, alors que la Suisse, dans l'ordonnance, prévoit actuellement des exceptions pour 10 pour cent, puis pour 5 pour cent des voitures. Comme la loi que nous décidons aujourd'hui est déterminante justement pour les années 2021, 2022 et 2023, ces propositions Nussbaumer et Bäumle sont les plus importantes du débat. Ces grosses voitures, nuisibles pour le climat, qui seront immatriculées durant ces trois années de transition, resteront en circulation pendant au moins une quinzaine d'années, avec les dommages correspondants pour le climat.

Je vous prie donc de soutenir ces propositions individuelles et, bien entendu, aussi les propositions des minorités Thorens Goumaz et Girod, à l'article 26, et la proposition de la minorité Reynard, à l'article 29.



Grin Jean-Pierre (V, VD): Monsieur Nordmann, ne pensez-vous pas que cette initiative parlementaire vise à combler un vide juridique jusqu'en 2021, peut-être jusqu'en 2030? Ne pensez-vous pas que toutes les demandes faisant l'objet de propositions de minorité devraient être discutées dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂, et donc qu'on anticipe le débat?

Nordmann Roger (S, VD): Monsieur Grin, face à l'urgence climatique, il faut accélérer la réduction des émissions de

AB 2019 N 1396 / BO 2019 N 1396

CO₂. Chaque année que l'on perd, c'est de la procrastination, ce qui est une mauvaise chose. Les travaux relatifs à la révision de la loi sur le CO₂ pourraient encore prendre deux ans – ce sont deux ans de perdus – suite à son rejet par notre conseil, après qu'une majorité de celui-ci l'avait éviscérée. Il faut prendre de l'avance. Vous savez très bien que lorsqu'il faut labourer un champ, il faut bien commencer le travail à un moment donné et qu'on ne peut pas toujours repousser ce moment. C'est très important d'agir. Et puis, concrètement, en ce qui concerne les émissions de CO₂ causées par les voitures, il convient de dire que celles-ci ont un impact particulier et que le Conseil fédéral avait pris une mauvaise décision dans l'ordonnance, fin 2017. Il faut corriger le tir et, franchement, il n'y a pas besoin d'avoir une grosse Range Rover pour monter sur le Zürichberg.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich möchte noch einmal kurz in Erinnerung rufen, warum wir diese Übung hier überhaupt veranstalten müssen: Wir haben ja die parlamentarische Initiative Burkart, einen Vorstoss aus den Reihen der FDP-Liberalen Fraktion, als Vehikel genommen, um alle anderen Massnahmen im CO₂-Gesetz zu verlängern. Diese Verlängerung des bisherigen CO₂-Gesetzes wurde notwendig, weil in der letzten Wintersession eine unheilige Allianz das CO₂-Gesetz abgelehnt hat und es prozedural faktisch unmöglich ist, das neue CO₂-Gesetz rechtzeitig in Kraft zu setzen. Deshalb stehen wir heute überhaupt da und diskutieren diese Massnahmen.

Wir hatten eigentlich enormes Glück, dass mit der parlamentarischen Initiative Burkart in der Kommission ein Vehikel präsentiert wurde, damit überhaupt eine Gesetzgebung möglichst schnell beide Räte durchlaufen kann. Dies ist dank der parlamentarischen Initiative Burkart möglich, die eigentlich ursprünglich nur auf die Treibstoffe zielte.

Ich möchte angesichts der verschiedenen Voten, die wir gehört haben, auch noch kurz in Erinnerung rufen, dass die CO₂-Gesetzgebung, die wir hier verlängern möchten, eigentlich sehr erfolgreich ist. Allen Unkenrufen zum Trotz hat die Schweizer Wirtschaft ihren Produktionsindex um das Fünffache vergrössert, wohingegen der Gesamtenergieverbrauch leicht rückläufig bzw. konstant ist und der CO₂-Ausstoss seit 1990 um etwa 11 Prozent abgenommen hat. Das heisst in der Summe, dass die Gesetzgebungen, die wir von 1990 an gemacht haben, auch mit dem neuen CO₂-Gesetz sehr wohl wirksam sind. Wenn man sieht, dass die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 25 Prozent und die Wohnfläche um 40 Prozent zugenommen hat, kann man nicht immer einfach sagen, alles sei nur schlecht. Vielmehr hat es in der Schweiz eine Entkoppelung des Wachstums von Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss gegeben. Das ist eine Botschaft, die wir ruhig einmal mit etwas Stolz in die Welt hinaustragen können: Das schafft nämlich nicht jede Volkswirtschaft so wie wir.

Ich komme zu den Details dieser Vorlage. Die Vorlage enthält verschiedene Massnahmen, die wir, wie gesagt, verlängern wollen. Ich muss die Vorredner schon kritisieren, wenn sie sagen, man müsse jetzt die Zeit nutzen; es sei jetzt die Zeit, um diese Massnahmen möglichst zu beschleunigen. Das ist nun eben nicht redlich. Da muss ich Sie an Ihre eigenen Anträge erinnern: Ihre Anträge lauten zum Beispiel: plus 5 Prozent jährlich bei der Kompensation der fossil-thermischen Treibstoffe, eine jährliche Steigerung von 1 Rappen pro Liter auf Diesel und Benzin, eine Steigerung von 10 Franken bei der Brennstoffabgabe auf CO₂ – das sind Massnahmen nach 2021.

So lauten Ihre Anträge. Deshalb sind das alles Massnahmen, die jetzt im Ständerat beraten werden. Deshalb haben diese Anträge der Minderheiten nichts mit der Debatte heute zu tun. Da kann man jetzt noch so schnell oder nicht schnell machen wollen: Es sind Massnahmen, die ab 2021 greifen. Es ist also eine Frage der Totalrevision, die momentan in beiden Räten läuft. Hier müssen Sie inhaltlich redlich bleiben.

Auch machen Sie mit diesen Massnahmen einen Paradigmenwechsel. Wenn Sie bei der Treibstoffkompensation und bei der CO₂-Abgabe jährliche Steigerungsraten im Gesetz definieren, wofür konkretisieren und definieren Sie dann die Ziele im CO₂-Gesetz? Wenn man die Ziele nicht erreicht, könne der Bundesrat, also Frau Sommaruga im Speziellen, dann jeweils die Abgabehöhen verändern. Ein Beispiel: Wenn Sie sagen, die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen müsse ab 2021 jährlich um 10 Franken erhöht werden, würde dies bedeuten, dass der Industriesektor seine Ziele nicht erreichen würde. Da können Sie mich noch so grimmig anschauen, Herr



Girod, aber der Industriesektor hat die Ziele deutlich übertroffen, wie das die Energieagentur der Wirtschaft kürzlich diskutiert und auch kommuniziert hat. Weshalb muss man dann jährlich 10 Franken dazunehmen? Das geht nicht auf.

Deshalb müssen wir aufpassen, was wir jetzt auf die Schnelle beschliessen. Kriegen Sie nicht Angst vor Ihrem eigenen Mut! Bleiben Sie dabei, dass wir hier eine Übergangslösung diskutieren, die notabene aus unseren Reihen angestossen wurde. Es war eine FDP-Idee, diesen FDP-Vorstoss so zu nutzen, und deshalb bitte ich Sie: Bleiben Sie heute auf dem Teppich. Es ist ein schöner Teppich hier im Saal, und ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Müller-Altermatt Stefan (C, SO): Herr Wasserfallen, Sie haben jetzt immer gesagt, das seien alles Massnahmen für nach 2021, das komme dann im CO₂-Gesetz. Aber der grundlegende Antrag, über den wir diskutieren, ist doch der in Artikel 3. Dort diskutieren wir eben über den Zielpfad, dort geht es um die Frage: Fangen wir mit dem Paris-Zielpfad an, senken wir jetzt ab, oder stauen wir einfach unsere Schuld gegenüber diesem Zielpfad auf und haben dann auch für die Wirtschaft in den nächsten Jahren noch mehr zu kompensieren? Ist es nicht ein Schuss ins eigene Knie, wenn wir jetzt einfach warten? Hat es nicht eben schon mit der jetzigen Situation zu tun?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Herr Müller-Altermatt, Sie sind natürlich ein gewiefter Taktiker, ich habe das bei Ihren Minderheitsanträgen schon bemerkt! Sie wollen natürlich mit der Zielsetzung der Absenkpfade vorwärtsmachen. Aber ich habe auch gesehen, dass dann bei den konkreten Massnahmen in der Minderheit Ihr Name teilweise fehlt. Sie sind also auch nicht konsequent, wenn es darum geht, die Ziele und Massnahmen zu diskutieren.

Aber, wie gesagt, hier geht es um eine Übergangslösung, eine Verlängerung, die nötig wurde. Da sind Sie in dem Sinn nicht in der Bringschuld, weil die CVP-Fraktion dem CO₂-Gesetz im Winter ja zugestimmt hat. Aber diese Übung war nur notwendig, weil das CO₂-Gesetz im Winter abgelehnt wurde. Deshalb wollen wir hier einfach eine Verlängerung um ein Jahr – wahrscheinlich –, damit dann das Inkrafttreten des neuen Gesetzes entsprechend erfolgen kann. Hier von einer Schuld zu sprechen, finde ich falsch. Die Schuldigen müssen Sie vielleicht auf jenen Seiten suchen, die die unheilige Allianz gesucht haben.

Jans Beat (S, BS): Ihre Partei teilt ja die Ziele, und Sie haben jetzt einfach elegant auf das CO₂-Gesetz verwiesen, das im Ständerat beraten wird. Falls dieses Gesetz eine Verspätung erfährt – das ist ja der Grund, weshalb wir hier debattieren –, gehen Sie dann mit mir einig, dass die Ziele umso schwerer zu erreichen sind, weil die Ziellücke grösser wird? Und gehen Sie mit mir einig, dass es deshalb absolut richtig und konsequent ist, jetzt bei dieser Vorlage die ersten Schritte zu tun – wenn man sich bei den Zielen einig ist?

Wasserfallen Christian (RL, BE): "Wenn man sich bei den Zielen einig ist" – Ihr letzter Satz ist entlarvend, Herr Jans.

Zuerst einmal: Danke, dass Sie mir Eleganz attestieren.

Ich bin der Auffassung: Wenn Sie jetzt Ihre eigenen Anträge anschauen, merken Sie, dass es dort nicht aufgeht. Ich nenne die drei Punkte noch einmal: 5 Prozent Kompensation hinauf pro Jahr bei den Treibstoffen, 1 Rappen pro Liter hinauf pro Jahr bei den Treibstoffen und 10 Franken CO₂-Abgabe hinauf. Wo ist hier die Kohärenz zum Ständerat, Herr Jans? Die Massnahmen, die Sie jetzt hier vorschlagen, aus der Hüfte geschossen – um das Bild von Herrn Müller-Altermatt aufzunehmen –, werden so nicht mit seinen

AB 2019 N 1397 / BO 2019 N 1397

übereinstimmen. Deshalb müssten Sie vielleicht auch Ihrer Bundesrätin zuhören, die beim Eintretensvotum exakt das Gleiche gesagt hat.

Grunder Hans (BD, BE): Wir sind jetzt in der Detailberatung, und die BDP-Fraktion – ich nehme es vorweg – unterstützt die Minderheiten in dieser Vorlage. Ich kann den Argumentationen von Kollega Wasserfallen nicht ganz folgen, weil es so ist, dass er ja sieht, wenn er die Minderheitsanträge liest, dass dort "2021" steht. Wenn der Ständerat, aber vor allem der Nationalrat sehr schnell sind, dann erübrigt sich das; da bin ich mit Ihnen einverstanden. Es ist ein Übergangsgesetz. Aber wenn man eine Gesetzesberatung macht, ist es logisch, normal und legal – und eben nicht ein Unterzug –, wenn man vorübergehend solche Massnahmen in das Gesetz einbaut. Hier ist rascher Handlungsbedarf vorhanden. Ich zweifle daran – ich habe es beim Eintreten bereits gesagt –, dass 2021 ein Gesetz zur Umsetzung bereit ist. Ich zweifle sogar daran, dass wir es 2022 oder 2023 bereithaben werden. Das wird lange dauern.



Deshalb ist es wichtig, dass wir hier gewisse Massnahmen vorziehen, weil Handlungsbedarf besteht. Wir können nicht warten. Wir machen ja dieses Übergangsgesetz gerade deshalb, weil sonst eben eine Lücke entsteht. Deshalb finde ich es wichtig, dass wir hier den Minderheiten zustimmen; ich gehe nicht im Detail auf sie ein.

Die Minderheit Bäumle, die eine Frist bis 2030 oder 2031 will, unterstützen wir. Sie ist eigentlich logisch. Ich weiss nicht, wie diese Mehrheit in der Kommission genau zustande kam. In der Argumentation ist diese Minderheit logisch, weil es wahrscheinlich länger dauern wird, als wir hier drinnen – wenigstens ein Teil in diesem Saal – hoffen. Also, unterstützen Sie die Minderheiten!

Ich möchte auch die Landwirtschaft noch einmal speziell erwähnen. Wir haben es von Jahr zu Jahr mehr erlebt: Sie stellen Forderungen, zu Recht stellen Sie Forderungen – aber bitte, dann helfen Sie jetzt auch, entsprechende Massnahmen zu beschliessen, damit der Klimaerwärmung möglichst rasch entgegengewirkt wird!

Wobmann Walter (V, SO): Unser Sprecher für das Nichteintreten, Christian Imark, hat Ihnen erläutert, warum wir nicht eintreten wollten; er hat seine Argumente dargelegt. Ich wiederhole diese Argumente sicher nicht mehr. Grundsätzlich stimmen wir jetzt in der Detailberatung der Mehrheit zu.

Noch zwei grundsätzliche Punkte, die mir hier sehr wichtig erscheinen: Wir stimmen der Befristung bis 2021 zu; das ist heute der zentrale Punkt. Ein weiteres wichtiges Argument und Standpunkt von unserer Seite ist, dass wir uns gegen die Kompensation über den Benzin- und Dieselpreis wehren. Das wäre der falsche Weg. In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Noch einmal: Es geht um die Verlängerung der Dauer eines Gesetzes und darum, Lücken zu schliessen, bis das neue CO₂-Gesetz in Kraft treten kann. Mit meiner Minderheit würden wir es maximal bis 2030 verlängern, sodass wir hier drin sicher nicht noch einmal über dieses Thema sprechen müssen, wie die Mehrheit beantragt, weil Inkrafttreten des neuen Gesetzes 2021 doch sehr unwahrscheinlich ist.

Es sind drei Bereiche betroffen, wie richtig gesagt wurde. Die parlamentarische Initiative hat ursprünglich die Biotreibstoffe betroffen und war das Vehikel, mit dem wir in der Kommission diese Lücke, die entstehen könnte, quasi schliessen können. Wir beantragen Ihnen deshalb ausser im Bereich Biotreibstoffe zwei weitere Lückenschliessungen, nämlich bei den Zielvereinbarungen, die für die Wirtschaft zentral sind und ohne die sie in einer Übergangsphase ins System einer CO₂-Abgabe zurückfallen würde. Jetzt wäre das Mitte 2020, und wenn Sie meine Minderheit nicht unterstützen, diskutieren wir das Gleiche in einem Jahr oder anderthalb Jahren noch einmal.

Aber es geht eben auch um die weiteren Ziele, nämlich um die Ziele des CO₂-Gesetzes generell: das Zwei-Grad-Ziel, die Ziele im Verkehr und die Ziele bezüglich CO₂-Abgabe. Auch das ist eine Lücke, die, wenn wir sie jetzt nicht schliessen, offen bleibt, bis ein neues CO₂-Gesetz in Kraft tritt. Das wird ja nun wahrscheinlich nicht in diesem Zeitraum stattfinden, also entsteht eine Lücke, die dann über 2021 hinausreicht. Darum ist das eine logische Verlängerung bei all diesen vielen Bereichen, wie sie die vielen Minderheiten hier vorschlagen. Die FDP-Fraktion irrt einmal mehr, wenn sie hier sagt, das wolle sie jetzt nicht diskutieren. Oder aber sie setzt sich dem Verdacht aus, dass sie das Gleiche tut wie im letzten Herbst, nämlich dass sie mit der SVP-Fraktion zusammen nur das absolute Minimum und eben keine Klimapolitik macht, um am Ende zu sagen, eine unheilige Allianz sei dagegen, weil das bestehende Gesetz besser sei. Das war der Grund, warum eine unheilige Allianz entstanden ist: weil die FDP-Fraktion zusammen mit der SVP-Fraktion zuerst alles, was Verbesserungen waren, abgelehnt hat, in der Hoffnung, die links-grüne Seite und die grünliberale Seite würden das, was sie verbrochen haben, am Ende dann mittragen.

Das haben wir nicht gemacht, und das war absolut richtig, wie sich im Nachhinein gezeigt hat. Der Ständerat oder zumindest die Kommission ist bereits daran, ein besseres Gesetz zu erarbeiten. Die Ablehnung und natürlich auch die Klimastreiks haben den Weg dafür geebnet. Letztere haben auch dazu geführt, dass die FDP ihre Basis befragt hat.

Wenn die FDP ihre Basis ernst nimmt und anerkennt, dass wir diese drei Lücken heute zu schliessen haben, dann muss sie den Minderheitsanträgen, wie sie vorliegen, auch in den übrigen Bereichen zustimmen und nicht nur die zwei Bereiche Biotreibstoffe und Zielvereinbarungen unterstützen. Sie muss die Konsequenz ziehen und sagen: Wenn Lücken zu schliessen sind, dann umfassend. Wenn ich aber Herrn Wasserfallen zuhöre, habe ich meine Zweifel, ob es der Partei echt darum geht. Und die Frage ist, wie dann diese Partei nach den Wahlen legiferieren wird, wenn das CO₂-Gesetz in diesen Rat kommt. Das heisst, heute geht es eigentlich darum, die Lücken zu schliessen und den Tatbeweis zu erbringen, dass man es mit der Klimapolitik ernst



meint und nicht jetzt vor den Wahlen leere Worte drischt, um nachher wieder das Gegenteil zu tun. Genau darum geht es: Lücken schliessen und Farbe bekennen!

Ich bitte Sie, den Minderheiten zu folgen und am Ende diese Vorlage zu unterstützen und zumindest eben auch meine Minderheit – sie will bis 2030 verlängern beziehungsweise bis ein neues CO₂-Gesetz in Kraft ist.

Martullo-Blocher Magdalena (V, GR): Kollege Bäumle, Sie haben gesagt, die SVP wolle keine CO₂-Reduktion, sie trage nichts zum Klima bei. Sie anerkennen aber schon, dass man auch privatwirtschaftlich, auch als SVPLer, in der Wirtschaft durchaus einen Klimabeitrag und eine CO₂-Reduktion vornehmen kann, und zwar praktisch, nicht nur theoretisch?

Bäumle Martin (GL, ZH): Liebe Frau Martullo, ich lasse mich jetzt nicht auf das Niveau dessen herab, was im Sommer in den Medien stand, sondern sage: Ja, Sie haben Recht, ein wesentlicher Bestandteil der Klimapolitik war, ist und wird immer auch das Engagement der Wirtschaft sein. Die Energieagentur der Wirtschaft hat einiges erreicht, die Wirtschaft hat einiges erreicht. Es wurde auch gesagt: Die Ziele sind in der Wirtschaft besser auf Kurs als bei den Gebäuden, wo wir noch nicht auf Kurs sind, und beim Verkehr, wo wir überhaupt nicht auf Kurs sind. Am allerschlimmsten ist es beim Flugverkehr, wo wir noch gar nichts haben. Das heisst, Sie haben Recht: Die Wirtschaft hat schon viel getan.

Das heisst aber nicht, dass wir heute diesen Gesetzesänderungen nicht zustimmen können. Wir sollten das weiterschreiben, denn das betrifft gerade die anderen Sektoren stärker als diejenigen Sektoren, die schon einiges gemacht haben.

Genau mit dieser Argumentation müssen Sie heute den Minderheiten folgen und dieser Vorlage dann zustimmen.

Girod Bastien (G, ZH): Die Grünen sind für den Klimaschutz, und deshalb unterstützen wir hier entsprechende

AB 2019 N 1398 / BO 2019 N 1398

Minderheiten, damit wir wenigstens eine Minimalvariante haben, die endlich in Kraft tritt und somit Sicherheit für die Wirtschaft und natürlich auch Verbesserungen für das Klima schafft.

Die Gegenargumente zu diesen Minderheiten sind mager ausgefallen. Herr Wobmann, Sie haben gar keine Gegenargumente gebracht. Ich frage mich ein wenig, was mit der SVP los ist. Herr Imark konnte dreimal die gleiche Frage nicht beantworten, weil er nicht wusste, ob es einen Zusammenhang zwischen Klima und Mensch gibt. Sie bringen hier keine Gegenargumente. Bei der FDP habe ich nicht ganz verstanden, was das Gegenargument ist. Ich habe diese Art zu argumentieren von Christian Wasserfallen schon oft gehört, aber das war bisher vor dem neuen Parteiprogramm zum Klimaschutz. Ich dachte, das ändert sich jetzt, aber es scheint sich nicht zu ändern. Ich habe etwas den Verdacht, dass Beat Walti und Petra Gössi zwar im Fernsehen sagen, wie sie überall den Klimaschutz unterstützen, es aber im Rat weitergeht wie bisher.

Herr Wasserfallen und Herr Schilliger arbeiten mit der SVP zusammen und lehnen einen ambitionierten und für die Schweiz gerechten Klimaschutz ab. Wer sagt mir, dass mit der Vorlage des Ständerates nicht das Gleiche passiert? Im Ständerat tut man jetzt noch so, als ob man dabei sei, und wenn die Vorlage dann hierhin kommt, stimmt man hier nochmals gleich ab, wie wir das schon hatten, um alle Massnahmen zurückzubuchstabieren. Welche Ausreden werden Sie uns dann auftischen? Wie werden Sie uns dann erklären, wieso jetzt gerade nicht der richtige Moment ist oder gerade nicht die richtige Massnahme vorliegt?

Beim Klimaschutz ist es eigentlich einfach: Man muss einfach etwas für das Klima machen, und man muss die Gelegenheit packen, wenn sie sich bietet. Ist es denn so schlimm? Was würde denn passieren, wenn die FDP-Fraktion hier zustimmen würde, wenn sie mit den anderen Parteien für das Klima stimmen würde? Was würde passieren? Wir hätten eine Vorlage, die eine Minimalversion des Pariser Abkommens enthielte, eine absolute Minimalversion. Diese ginge in den Ständerat, der würde sie behandeln, es gäbe kaum Differenzen, und wir würden schon in der Wintersession diese Vorlage fertigberaten. Die SVP könnte zwar noch das Referendum ergreifen, aber sie hätte eh keine Chance, also würde sie dies gar nicht erst tun.

Wenn sie es tun würde, hätte sie eben keine Chance, und wir hätten schon vor dem nächsten Sommer wenigstens einmal ein Gesetz, in dem steht, die Schweiz unterstütze das Abkommen von Paris, die Schweiz sei ihren Versprechen für das Abkommen von Paris entsprechend unterwegs. Damit würden wir Zeit gewinnen, ein Jahr, vielleicht sogar mehr, für den Klimaschutz. Das ist eben sehr wertvoll. Wenn einem das Klima wichtig ist, unterstützt man das, nimmt man eine solche Gelegenheit als Chance wahr.

Ich bitte Sie deshalb, etwas über Ihren Schatten zu springen. Es wäre für das Klima wirklich gut, wenn Sie über den Schatten springen würden. Es geht nicht um Wahlkampf, es geht um Klima. Aber es ist für die Wahlen natürlich relevant, wie Sie sich jetzt verhalten.



Deshalb unterstützen Sie bitte die Minderheiten, unterstützen Sie den Klimaschutz, zeigen Sie, dass Sie es ernst meinen.

Genecand Benoît (RL, GE): Monsieur Girod, vous avez dit qu'il fallait agir en faveur du climat. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi qu'il est nécessaire d'agir de manière intelligente? Est-ce qu'il n'est pas particulièrement intéressant de constater qu'en fait, aujourd'hui, on ne parle pas vraiment de la mesure qui est en discussion, c'est-à-dire de la prolongation des avantages fiscaux pour les biocarburants? Cette prolongation, et les biocarburants eux-mêmes, présentent toute une série de problèmes en termes climatiques et de bilan global. Cette mesure n'est pas la mesure phare que nous devrions promouvoir si nous voulions limiter le réchauffement climatique.

Girod Bastien (G, ZH): Genau! Die wichtigen Punkte sind nicht die Biotreibstoffe. Wenn Sie wirklich etwas in diesem Gesetz machen wollen, dann beachten Sie, dass diese Minderheitsanträge, die das Abkommen von Paris aufnehmen, die grosse Verbesserung bringen. Aus meiner Sicht ist das Intelligente an diesem Vorgehen, dass wir mal eine Minimalvariante ins Trockene bringen, mal frühzeitig Sicherheit für die Wirtschaft schaffen, damit sie weiss: Die Schweiz ist auf dem Kurs von Paris. In der zweiten Vorlage, die wir haben, geht es um neue Instrumente, Verbesserung der Instrumente, Weiterdenken; es geht darum, diesen zweiten Schritt zu machen.

Wobmann Walter (V, SO): Kollege Girod, glauben Sie tatsächlich, dass sich das Klima mit solchen Vorlagen, wie wir sie heute beraten, ändern wird oder kann? Und wie sollte das dann stattfinden? In der kleinen Schweiz – ich habe es letzten Freitag schon gesagt und sage es nochmals – verursachen wir nur ein Promille des weltweiten CO₂-Ausstosses, und jetzt machen wir hier einen solchen Aufstand! Es ist eine Klimareligion, die jetzt auf Ihrer Seite im Gang ist, und die ist krankhaft, das wissen wir alle. Aber wie soll das gehen? Welchen Einfluss soll das dann auf das Klima haben?

Girod Bastien (G, ZH): Zuerst einmal: Es geht nicht um eine Religion, es geht um wissenschaftliche Befunde. Wenn Sie die ETH als Kirche bezeichnen, ist das Ihr Problem. Es geht wirklich um wissenschaftliche Befunde, und wir folgen der Wissenschaft.

Ihre Frage ist, ob ich glaube, dass es etwas bringt. Ja, ich glaube, dass es etwas bringt. Sehen Sie, Herr Wobmann, wenn alle Menschen argumentieren würden: "Ja, wenn nur ich etwas mache, bringt es ja nichts!", dann könnten wir es eh vergessen. Dann könnten wir es vergessen. Dann hätten wir aber auch zum Beispiel beim PET-Recycling nicht so hohe Recycling-Raten, weil jeder Haushalt für sich behaupten könnte: Ja, was bringt es jetzt, ob ich recycle oder nicht? Oder beim Ozonloch: Das Ozonloch hat sich gefährlich ausgedehnt, und wenn jedes Land behauptet hätte, es bringe nichts, etwas zu machen, hätten wir nie eine Einigung gefunden. Herr Wobmann, wir müssen Verantwortung übernehmen – darum geht es hier: Verantwortung übernehmen! – und einen Beitrag zur Reduktion des CO₂ leisten. Und wir können nicht nur unsere Emissionen reduzieren: Wir können, wie ich das auch schon Ihrem Kollegen gesagt habe, auch Lösungen entwickeln. Wenn Sie Lösungen entwickeln, können Sie diese auch exportieren und so der ganzen Welt helfen, das Klima zu schützen und die Emissionen zu reduzieren.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der vorliegende Entwurf der Mehrheit verlängert die im CO₂-Gesetz zeitlich bis Ende 2020 beschränkten Elemente um ein Jahr. Dies sind namentlich erstens das Gesamtziel, zweitens die Abgabebefreiung für Unternehmen ohne Teilnahme am Emissionshandel und drittens die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure.

Das Emissionshandelssystem wird hingegen unbeschränkt verlängert, da Sie hier mit der Zustimmung zur Verknüpfung der Systeme der Schweiz und der EU in der Frühjahrsession dieses Jahres ja bereits einer adäquaten Weiterentwicklung des europäischen Emissionshandelssystems zugestimmt haben. Die Verlängerung der Mineralölsteuererleichterung für erneuerbare Treibstoffe um 18 Monate – das heisst also bis Ende 2021 – ist aus Gründen der Planungssicherheit ebenfalls sinnvoll, das habe ich schon beim Eintreten gesagt. Das kann der Bundesrat unterstützen. Wenn es nämlich so sein sollte, dass die Totalrevision sich verzögert – was wir nicht hoffen –, dann kann mit der Verlängerung des heutigen Systems bis Ende 2021 und der daraus erfolgenden Planungssicherheit die momentane Reduktionsleistung von fast einer halben Million Tonnen CO₂ pro Jahr durch den Einsatz von erneuerbaren Treibstoffen aufrechterhalten werden. Diese Reduktionsleistung wirkt natürlich direkt im Sektor Verkehr und ist deshalb umso wichtiger, da ja der Verkehr das eigentliche klimapolitische Sorgenkind der Schweiz ist.

Die Minderheiten, die im Rahmen des Entwurfes zur parlamentarischen Initiative Burkart eingereicht wurden,



zielen auf eine Verstärkung und auf eine Verlängerung der

AB 2019 N 1399 / BO 2019 N 1399

zentralen Instrumente im CO₂-Gesetz. Ich würde das so einschätzen: Diese Elemente sind durchaus wünschenswert, zugleich werden jedoch bereits Elemente vorweggenommen, die man im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes noch nicht abschliessend beraten hat. Das könnte dazu führen, sage ich einfach, dass der zeitliche Druck auf den zügigen Abschluss der Beratungen bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes etwas abnehmen würde und dann die Totalrevision weiter verzögert würde. Das möchte natürlich der Bundesrat nicht. Ich sage nicht, dass das so ist, aber es könnte diese Auswirkung haben. Es gibt dann unter den Minderheiten auch noch einzelne, die aus Sicht des Bundesrates in der Umsetzung etwas problematisch sein könnten.

Ich komme kurz auf die einzelnen Minderheiten zu sprechen: Die Minderheit Müller-Altarmatt will in Artikel 3 einen Absenkpfad bei den Treibhausgasen von jährlich 3 Prozent gegenüber 1990 im Entwurf verankern, das heisst also auch über das Jahr 2021 hinaus. Das entspricht etwa 1,6 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr. Der Absenkpfad wäre damit für jedes einzelne Jahr verpflichtend. Das hätte dann Auswirkungen auf die Umsetzung der Instrumente und würde zur Folge haben, dass die einzelnen Massnahmen neu so konzipiert sein müssten, dass deren Wirkung jährlich überprüft werden könnte und dass bei Bedarf sanktioniert werden könnte. Das kann man natürlich tun. Man muss sich aber einfach bewusst sein, dass das zu einem gewissen zusätzlichen Vollzugsaufwand führen kann.

Die Minderheit Girod in Artikel 10 sieht vor, dass die CO₂-Emissionen von Personenwagen sowie von Lieferwagen und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, ab 2021 um jährlich 3 Prozent zu vermindern sind. Der Antrag definiert jedoch nicht, was der Ausgangspunkt für diese jährliche Reduktion ist. Problematisch ist allenfalls, dass mit dieser Minderheit ein System vorgeschlagen wird, das sich ohne Not vom EU-Vorbild abkoppelt.

Hierzu möchte ich sagen, dass der Einzelantrag Bäumle und der damit identische Einzelantrag Nussbaumer, wenn schon, aus unserer Sicht überzeugender sind. Es sind die Einzelanträge zu Artikel 10a Absatz 2. Sie wollen eigentlich nichts anderes als EU-Kompatibilität. Es ist übrigens eine Massnahme, die auch die UREK des Ständerates vorschlägt. Es ist auch so, das wurde gesagt, dass der Verkehr als einziger Sektor bis heute keinen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen geleistet hat. Was man allenfalls zugunsten dieser beiden Einzelanträge auch noch sagen kann: Das sind nicht Massnahmen, die erst nach 2021 zu wirken beginnen oder überhaupt in Kraft treten würden, sondern diese kann man bereits vor 2021 beschliessen und dann mit der Umsetzung bereits beginnen.

Die Minderheit Thorens Goumaz in Artikel 26 Absatz 2bis fordert, dass die Importeure von fossilen Treibstoffen ihren Kompensationsanteil ab 2021 jährlich um 5 Prozent erhöhen müssen. Ausgehend von einem – heute im CO₂-Gesetz möglichen – maximalen Kompensationssatz von 40 Prozent ergäbe das bis 2030 einen Kompensationssatz von 85 Prozent. Das ist vergleichbar mit dem Vorschlag des Bundesrates bei der Totalrevision. Problematisch ist aber auch hier die Umsetzung: Die Kompensationsleistung müsste nämlich jedes Jahr fix erbracht werden, man könnte sich nicht wie bisher frühere Kompensationsleistungen anrechnen lassen. Wir sind der Meinung, dass die Importeure fossiler Treibstoffe die Kompensationsleistungen im Durchschnitt über mehrere Jahre erbringen können sollten.

Die Minderheit Girod zu Artikel 26 Absatz 3bis will den maximalen Kompensationsaufschlag auf Treibstoffen ab 2021 automatisch um jährlich 1 Rappen pro Liter anheben. Ausgehend von den 5 Rappen, die im jetzigen CO₂-Gesetz verankert sind, wären wir im Jahr 2030 bei 15 Rappen pro Liter. Das ist zwar mit dem Minderheitsantrag Thorens Goumaz konsistent, der die Kompensationspflicht anheben möchte, aber die Verteuerung des Treibstoffs wäre beträchtlich über dem, was Ihr Rat und auch die vorberatende Kommission des Ständerates als gangbar einstufen. Man müsste auch berücksichtigen, dass aufgrund der Ausfälle der Mineralölsteuer noch eine zusätzliche Erhöhung nötig wäre.

Die Minderheit Reynard verlangt mit Artikel 29 Absatz 2bis, dass der maximale Abgabesatz der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen ab 2021 jährlich um 10 Franken pro Tonne erhöht wird. Das gäbe im Jahr 2030 den Maximalsatz von 210 Franken pro Tonne, welcher auch vom Bundesrat in der Totalrevision vorgeschlagen wurde – dies allerdings als möglichen Maximalsatz.

Die Minderheit Bäumle in Ziffer IV verlangt, dass die Mineralölsteuerbefreiung bis Ende 2030 verlängert wird oder eben bis zur Inkraftsetzung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Dieser Minderheitsantrag passt nicht recht zusammen mit Artikel 12e des Mineralölsteuergesetzes im Entwurf der parlamentarischen Initiative Burkart. Mit diesem Artikel soll ja die Ertragsneutralität bis Ende 2028 erreicht werden. Da hätten Sie ein Kohärenzproblem.

In diesem Sinne bitte ich Sie, Ihre Mehrheiten und allenfalls die Einzelanträge Bäumle und Nussbaumer zu un-



terstützen, weil Letztere bereits vor 2021, also während der laufenden Beratung, in Angriff genommen werden könnten.

Schilliger Peter (RL, LU), für die Kommission: Inhaltlich kann ich mich als Kommissionssprecher in sehr vielem der Frau Bundesrätin anschliessen. Es geht bei der Beurteilung dieser Minderheiten ja um zwei Vorgehensweisen. Die eine Vorgehensweise ist diejenige der Mehrheit. Sie will, dass inhaltlich keine Diskussion des Gesetzestextes stattfindet. Sie will den pragmatischen Weg der Fristverlängerung der ausfallenden Beschlüsse. Lücken sollen geschlossen werden, und dies wirklich in einer pragmatischen Art und Weise. Die meisten Minderheiten sind identisch. Sie wollen, dass in Teilbereichen die CO₂-Gesetzgebung bereits erfolgt; dies im Wissen, dass damit eine doppelte Gesetzesberatung stattfindet. Es wurde Ihnen bestens erklärt, und Sie wissen es, dass der Ständerat während dieser Session das CO₂-Gesetz beraten wird und wir anschliessend die Gesetzesberatung erneut aufnehmen.

Ich erlaube mir, einen Hinweis darauf zu machen, wo das Risiko liegt. Wenn gewisse Minderheitsanträge zum Mehrheitsbeschluss würden – ich denke an die politische Diskussion über die Kompensationshöhe von Benzin und Diesel –, dann ist vermutlich ein Referendum zu dieser Vorlage in einer gewissen Art und Weise vorgegeben. Was würde das dann für das CO₂-Gesetz bedeuten, das nun in Beratung ist, das vermutlich mehr Zeit braucht? Wird dann diese Beratung ausgesetzt? Was würde es bedeuten, wenn das Referendum erfolgreich wäre? Dann hätten wir gar nichts in der Hand. Ich bitte Sie, sich bei Ihrer Entscheid, was Sie nun abstimmen werden, dieser Verantwortung bewusst zu sein.

Ich komme zu den einzelnen Minderheiten.

In Artikel 3 will die Minderheit Müller-Altermatt, dass ab dem Jahre 2021 die Emissionsziele erhöht werden: Die Emissionen sollen, statt wie im Antrag der Mehrheit um 1,5 Prozent, um 3 Prozent pro Jahr vermindert werden. Die Differenz liegt also in dieser von mir beschriebenen Art und Weise der Gesetzesberatung oder eben der Fortschreibung der bisherigen gesetzlichen Vorgabe. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 13 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen, diesen von der Minderheit aufgegriffenen Antrag abzulehnen.

In Artikel 10 will die Minderheit Girod, dass die Verpflichtung bezüglich der importierten Fahrzeuge ab dem Jahr 2021 jährlich erhöht wird. Auch hier, ohne inhaltlich darauf einzutreten, was das genau bedeutet, ist es das gleiche Prozedere: Es ist die Frage, ob wir die inhaltliche Diskussion führen, was wir mitgeben und wie die Umsetzung zu geschehen hat; die Frau Bundesrätin hat es geschildert. Die Kommission, ebenfalls mit 13 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen, empfiehlt Ihnen, den von der Minderheit Girod vertretenen Antrag abzulehnen.

In Artikel 26 Absatz 2bis will die Minderheit Thorens Goumaz, dass die Kompensation von Treibstoff mit einer jährlichen Erhöhung ab dem Jahr 2021 um 5 Prozent wirkt. Sie will also nicht nur eine Zielvorgabe für das Jahr 2021, sondern danach eine fortschreitende Erhöhung. Auch diesen Antrag empfiehlt die Kommission mit 13 zu 12 Stimmen bei 0 Enthaltungen abzulehnen.

AB 2019 N 1400 / BO 2019 N 1400

In Artikel 26 Absatz 3bis will die Minderheit Girod, dass das Kostendach der heutigen Kompensationskosten auf Treibstoff ab dem Jahr 2021 jährlich um einen Rappen erhöht wird. Richtig dargestellt würde der Aufschlag bis 2030 den Wert von 15 Rappen pro Liter Benzin erreichen. Ich erinnere Sie daran, dass wir in der Beratung des CO₂-Gesetzes im letzten Dezember sehr emotionale Diskussionen hatten. Wir beschlossen damals 8 Rappen. Es gab auch damals schon verschiedene Anträge, ich glaube, da wird dann die politische Befindlichkeit sehr hoch sein. Diesen Antrag lehnt die Kommission mit 13 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

Ich komme zur Minderheit Reynard bei Artikel 29 Absatz 2bis: Hier geht es um die Kompetenz für die Erhöhung des maximalen Abgabesatzes auf Brennstoff. Dieser Maximalansatz beträgt heute im Gesetz 120 Franken, ab 2021 soll er jährlich um 10 Franken gesteigert werden. Ich mache hier den Hinweis, dass der Bundesrat aktuell eine Höhe von 96 Franken pro Tonne CO₂ festgelegt hat und die Ziele im Bereich des Brennstoffes eigentlich erreicht werden.

Zur Minderheit Bäumle und der Frage, ob die Fristverlängerung zur Befreiung für biogene Treibstoffe bis 2021 oder 2030 zu erfolgen hat: Der von der Minderheit Bäumle aufgegriffene Antrag wurde in der Kommission mit 14 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Eine Bemerkung zu den Einzelanträgen: Nationalrat Bäumle hat richtig dargestellt, dass der identische Antrag in der Kommission vorlag. Dieser wurde mit 13 zu 12 Stimmen abgelehnt. Vermutlich hat er es verschlafen, einen Minderheitsantrag einzureichen – das kann es geben in der Hektik der Geschäfte. Die Kommission lehnte mit 13 zu 12 Stimmen einen mit dem vorliegenden Einzelantrag Bäumle identischen Antrag ab.

Ich mache darauf aufmerksam, dass die UREK-NR die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 22 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen hat.



Ich bitte Sie, die Mehrheit zu unterstützen und auch in der Gesamtabstimmung der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Page Pierre-André (V, FR), pour la commission: Je vais essayer de vous donner brièvement les positions de la commission sur les différentes propositions qui ont été présentées et débattues en commission, ainsi que cet après-midi. Les débats ont eu lieu, et j'estime que vous êtes prêts à voter et avez hâte de le faire.

A l'article 3 de la loi sur le CO₂, la minorité Müller-Altermatt veut, à partir de 2021, fixer l'objectif de réduction des émissions à 3 pour cent par année par rapport aux valeurs de 1990. De l'avis de la majorité de la commission, cela va trop loin. La commission vous propose, par 13 voix contre 12, d'en rester à un objectif de réduction de 1,5 pour cent.

A l'article 10 alinéa 1bis, la minorité Girod veut diminuer les émissions de CO₂ des voitures de tourisme de 3 pour cent par an. La commission a refusé d'introduire cette mesure par 13 voix contre 12.

A l'article 10 alinéa 2, la proposition défendue par la minorité Bäumle a également été discutée et rejetée par 13 voix contre 12.

A l'article 26 alinéa 2, la minorité Thorens Goumaz veut relever le taux de compensation maximal de 5 pour cent par an en Suisse et à l'étranger. La commission a rejeté la proposition défendue par cette minorité par 13 voix contre 12.

A l'article 26 alinéa 3bis, la minorité Girod souhaite une augmentation de la majoration s'appliquant aux carburants en la relevant chaque année d'un centime par litre à partir de 2021. La commission a rejeté cette proposition par 13 voix contre 11.

A l'article 29 alinéa 2bis, la proposition de la minorité Reynard vise à relever chaque année le montant maximal de la taxe de 10 francs par tonne de CO₂. Après d'intéressants débats, la commission a refusé cette augmentation par 13 voix contre 11.

Au chiffre IV, la minorité Bäumle propose une prolongation des allègements fiscaux jusqu'au 31 décembre 2030. La commission vous propose, par 13 voix contre 10, un délai fixé au 31 décembre 2021.

En résumé, je vous invite, pour chaque disposition contestée, à adopter les propositions défendues par la majorité de la commission, ce qui correspond également à la position exprimée par le Conseil fédéral dans son avis.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Faccio gli auguri di compleanno alla signora Piller Carrard e al signor Stamm che compiono gli anni oggi. Buon compleanno! (*Acclamazioni*)

Art. 3 Abs. 1bis – Art. 3 al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19216)

Für den Antrag der Mehrheit ... 99 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 10 Abs. 1bis, 2bis – Art. 10 al. 1bis, 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19209)

Für den Antrag der Minderheit ... 85 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 10a Abs. 2 – Art. 10a al. 2

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Le proposte individuali Nussbaumer e Bäumle sono uguali e sono già state trattate in commissione.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19210)

Für den Antrag Nussbaumer/Bäumle ... 84 Stimmen

Dagegen ... 103 Stimmen

(4 Enthaltungen)



Art. 26 Abs. 2bis – Art. 26 al. 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19211)

Für den Antrag der Minderheit ... 86 Stimmen

Dagegen ... 104 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 26 Abs. 3bis – Art. 26 al. 3bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19212)

Für den Antrag der Minderheit ... 69 Stimmen

Dagegen ... 122 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 29 Abs. 2bis – Art. 29 al. 2bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19213)

Für den Antrag der Minderheit ... 78 Stimmen

Dagegen ... 112 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. III

Antrag der Kommission: BBI

Neuer Antrag der Kommission

Art. 61a Abs. 1

Streichen

AB 2019 N 1401 / BO 2019 N 1401

Ch. III

Proposition de la commission: FF

Nouvelle proposition de la commission

Art. 61a al. 1

Biffer

Art. 61a Abs. 1 – Art. 61a al. 1

Angenommen gemäss neuem Antrag der Kommission

Adopté selon la nouvelle proposition de la commission

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. IV

Antrag der Kommission: BBI

Ch. IV

Proposition de la commission: FF



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Herbstsession 2019 • Erste Sitzung • 09.09.19 • 14h30 • 17.405
Conseil national • Session d'automne 2019 • Première séance • 09.09.19 • 14h30 • 17.405



Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.405/19214)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 17.405/19215)

Für Annahme des Entwurfes ... 191 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Schluss der Sitzung um 17.45 Uhr

La séance est levée à 17 h 45

AB 2019 N 1402 / BO 2019 N 1402

