



17.071

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

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

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.12.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.09.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.19 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.19 (FORTSETZUNG - SUITE)

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

2. Abschnitt Titel

Antrag der Kommission

Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge

Section 2 titre

Proposition de la commission

Voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, véhicules lourds

Art. 10

Antrag der Kommission

Titel

Zielwerte für die Jahre 2021 bis 2024

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Die Zielwerte nach den Absätzen 1 und 2 basieren auf den bisher üblichen Messmethoden. Bei einer Änderung der Messmethoden legt der Bundesrat in den Ausführungsbestimmungen die Zielwerte fest, welche den Zielwerten nach diesen Absätzen entsprechen. Er bezeichnet die anwendbaren Messmethoden und berücksichtigt die Regelungen der EU.

Abs. 4

Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb. Er kann geeignete Massnahmen für den effektiven Vollzug dieses Kapitels treffen, falls die Abweichung zwischen den Emissionen gemäss der anwendbaren Messmethode und jenen im realen Fahrbetrieb zunimmt. Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der Regelungen der EU und kann gegebenenfalls die Zielsetzung anpassen.

Art. 10

Proposition de la commission

Titre

Valeurs cibles pour la période 2021–2024

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral



**Al. 3**

Les valeurs cibles visées aux alinéas 1 et 2 se basent sur les méthodes de mesure utilisées jusqu'ici. En cas de changement de méthode, le Conseil fédéral fixe dans les dispositions d'exécution les valeurs cibles correspondant à celles visées dans ces alinéas. Il désigne les méthodes de mesure à utiliser et tient compte des réglementations de l'UE.

Al. 4

Le Conseil fédéral suit l'évolution des émissions de CO₂ en conditions de conduite réelles. Il peut prendre des mesures adéquates en vue de l'exécution effective du présent chapitre si l'écart se creuse entre les émissions mesurées selon la méthode applicable et celles constatées en conditions de conduite réelles. Le Conseil fédéral surveille l'évolution des réglementations de l'UE et peut, si nécessaire, adapter les objectifs.

Art. 10a*Antrag der Kommission**Titel*

Zielwerte ab 2025

Abs. 1

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Personenwagen sowie von Lieferwagen und von leichten Sattelschleppern, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, dürfen in den Jahren 2025 bis 2029 den massgebenden Ausgangswert in der EU für das Jahr 2021, vermindert um 15 Prozent, nicht überschreiten.

Abs. 2

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von schweren Fahrzeugen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, dürfen in den Jahren 2025 bis 2029 den massgebenden Ausgangswert in der EU für den Zeitraum 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020, vermindert um 15 Prozent, nicht überschreiten. Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der Regelungen der EU und kann gegebenenfalls die Zielsetzung anpassen.

Abs. 3

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, dürfen ab dem Jahr 2030 den massgebenden Ausgangswert in der EU für das Jahr 2021, vermindert um 37,5 Prozent, nicht überschreiten; bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern gilt eine Verminderung um 31 Prozent.

Abs. 4

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von schweren Fahrzeugen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, dürfen ab

AB 2019 S 890 / BO 2019 E 890

dem Jahr 2030 den massgebenden Ausgangswert in der EU für den Zeitraum 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020, vermindert um 30 Prozent, nicht überschreiten. Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der Regelungen der EU und kann gegebenenfalls die Zielsetzung anpassen.

Abs. 5

Der Bundesrat legt fest, was als schweres Fahrzeug gemäss den Absätzen 2 und 4 gilt. Er richtet sich dabei nach den Regelungen der EU.

Abs. 6

Artikel 10 Absatz 4 gilt sinngemäss.

Art. 10a*Proposition de la commission**Titre*

Valeurs cibles à partir de 2025

Al. 1

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante dans l'UE pour 2021, déduction faite de 15 pour cent.

Al. 2

Les émissions moyennes de CO₂ des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante dans l'UE pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020, déduction faite de 15 pour cent. Le Conseil fédéral surveille l'évolution des réglementations de l'UE et peut, si nécessaire, adapter les objectifs.



Al. 3

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser à partir de 2030 la valeur de base déterminante dans l'UE pour 2021, déduction faite de 37,5 pour cent; une réduction de 31 pour cent est applicable pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

Al. 4

Les émissions moyennes de CO₂ des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser à partir de 2030 la valeur de base déterminante dans l'UE pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020, déduction faite de 30 pour cent. Le Conseil fédéral surveille l'évolution des réglementations de l'UE et peut, si nécessaire, adapter les objectifs.

Al. 5

Le Conseil fédéral définit quels véhicules sont réputés "véhicules lourds" au sens des alinéas 2 et 4. Il s'aligne à cet égard sur les réglementations de l'UE.

Al. 6

L'article 10 alinéa 4 s'applique par analogie.

Art. 11

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bundesrat kann zusätzlich zu den Zielwerten nach den Artikeln 10 und 10a Zwischenziele vorsehen.

Abs. 2

... während einer begrenzten Zeit erleichtern. Diese Erleichterungen sind für Personenwagen nicht später als in der EU zu beenden.

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 11

Proposition de la commission

Al. 1

Le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs intermédiaires en plus des valeurs cibles définies aux articles 10 et 10a.

Al. 2

... sur une période limitée. Pour les voitures de tourisme, ces allègements ne seront pas abolis plus tard que dans l'UE.

Al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Art. 12

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung erstmals im Jahr 2022 und anschliessend alle drei Jahre Bericht, inwieweit die Zielwerte nach den Artikeln 10 und 10a sowie allfällige Zwischenziele nach Artikel 11 Absatz 1 erreicht worden sind.

Abs. 2

Er unterbreitet der Bundesversammlung rechtzeitig Vorschläge zu einer zusätzlichen Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen für die Zeit nach 2030. Dabei berücksichtigt er die Regelungen der EU.

Art. 12

Proposition de la commission

Al. 1

Le Conseil fédéral présente tous les trois ans à partir de 2022 un rapport à l'Assemblée fédérale sur le degré d'atteinte des valeurs cibles prévues aux articles 10 et 10a et, le cas échéant, des objectifs intermédiaires prévus à l'article 11 alinéa 1.

Al. 2

Il soumet en temps voulu des propositions de réduction supplémentaire des émissions de CO₂ des véhicules pour la période postérieure à 2030. Il tient compte des réglementations de l'UE.



Art. 13

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Die individuelle Zielvorgabe leitet sich aus den Zielwerten nach den Artikeln 10 und 10a ab. Sie wird für die Gesamtheit der von einem Importeur eingeführten beziehungsweise von einem Hersteller in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge, die im betreffenden Jahr erstmals in Verkehr gesetzt werden (Neuwagenflotte), festgelegt. Die Personenwagen, die Lieferwagen und leichten Sattelschlepper sowie die schweren Fahrzeuge bilden je eine Neuwagenflotte.

Abs. 2bis

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

Abs. 3

Werden von den Fahrzeugen, die ein Importeur einführt oder ein Hersteller in der Schweiz herstellt, jährlich weniger als 50 Personenwagen beziehungsweise weniger als 6 Lieferwagen oder leichte Sattelschlepper beziehungsweise weniger als 2 schwere Fahrzeuge erstmals in Verkehr gesetzt, so wird die individuelle Zielvorgabe für jedes einzelne Fahrzeug festgelegt. Absatz 2bis gilt sinngemäss.

Abs. 4

...

a. die Eigenschaften der eingeführten beziehungsweise in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge, wie Leergewicht, Standfläche oder Nutzlast;

...

Abs. 5

Importeure und Hersteller von Personenwagen sowie von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern können sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen. Für eine Emissionsgemeinschaft gelten dieselben Rechte und Pflichten wie für den einzelnen Importeur oder Hersteller.

Art. 13

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

La valeur cible spécifique est déterminée à partir des valeurs cibles fixées aux articles 10 et 10a. Elle s'applique à l'ensemble des véhicules importés ou construits en Suisse qui sont mis en circulation pour la première fois au cours de l'année

AB 2019 S 891 / BO 2019 E 891

considérée (parc de véhicules neufs). Les voitures de tourisme, les voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, ainsi que les véhicules lourds constituent trois parcs de véhicules neufs distincts.

Al. 2bis

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

Al. 3

Si, sur les véhicules qu'il a importés ou construits en Suisse, un importateur ou un constructeur met en circulation pour la première fois moins de 50 voitures de tourisme par an, ou moins de six voitures de livraison ou tracteurs à sellette légers par an, ou moins de deux véhicules lourds par an, la valeur cible spécifique est calculée pour chacun de ces véhicules. L'alinéa 2bis s'applique par analogie.

Al. 4

...

a. des caractéristiques des véhicules importés ou construits en Suisse, telles que le poids à vide, le plan d'appui ou la charge utile;

...



Al. 5

Les importateurs et les constructeurs de voitures de tourisme et ceux de voitures de livraison et de tracteurs à sellette peuvent s'associer en groupements d'émission. Un groupement d'émission a les mêmes droits et les mêmes obligations que tout importateur ou constructeur.

Art. 14, 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 1–3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

Streichen

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 1–3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

Biffer

Art. 16a

Antrag der Kommission

Titel

Ziel-Marktanteile für Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen

Abs. 1

Der Bundesrat kann für Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen Ziel-Marktanteile festlegen, die mindestens gleich hoch sind wie in der EU.

Abs. 2

Werden die Ziel-Marktanteile übertroffen, erfolgt bei der Berechnung nach Artikel 14 Absatz 1 eine maximal gleich grosse Korrektur wie in der EU.

Art. 16a

Proposition de la commission

Titre

Parts de marché à atteindre par les véhicules à faibles émissions de CO₂

Al. 1

Le Conseil fédéral peut définir pour les véhicules à faibles émissions de CO₂ des parts de marché à atteindre au moins aussi élevées que celles définies au sein de l'UE.

Al. 2

Si ces parts de marché sont dépassées, le calcul visé à l'article 14 alinéa 1 sera corrigé dans une mesure qui sera au plus équivalente à la correction opérée au sein de l'UE.

Art. 17

Antrag der Kommission

Abs. 1

Liegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte von Personenwagen oder von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern eines Importeurs oder Herstellers über der individuellen Zielvorgabe, so muss der Importeur oder Hersteller dem Bund pro Fahrzeug, das im betreffenden Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetzt wurde, für jedes Gramm CO₂ pro Kilometer, das über der individuellen Zielvorgabe liegt, einen Betrag zwischen 95 und 152 Franken entrichten.

**Abs. 2**

Liegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte von schweren Fahrzeugen eines Importeurs oder Herstellers über der individuellen Zielvorgabe, so muss der Importeur oder Hersteller dem Bund pro Fahrzeug, das im betreffenden Kalenderjahr erstmals in Verkehr gesetzt wurde, für jedes Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer, das über seiner individuellen Zielvorgabe liegt, einen Betrag bezahlen. In den Jahren 2025 bis 2029 liegt dieser Betrag zwischen 4250 und 6800 Franken und ab dem Jahr 2030 zwischen 6800 und 10 880 Franken.

Abs. 3

Der Bundesrat regelt die Methode, nach der die Beträge gemäss den Absätzen 1 und 2 festgelegt werden. Er richtet sich dabei nach den in der EU geltenden Beträgen und dem Wechselkurs.

Abs. 4

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation legt die Beträge nach den Absätzen 1 und 2 jedes Jahr neu fest.

Abs. 5

Für Importeure und Hersteller nach Artikel 13 Absatz 3 gilt der Betrag für jedes einzelne Fahrzeug, dessen CO₂-Emissionen die individuelle Zielvorgabe überschreiten. Führen gewisse nach Artikel 11 erlassene Bestimmungen dazu, dass Importeure und Hersteller nach Artikel 13 Absatz 3 wegen der für sie geltenden besonderen Regeln zur Festlegung der individuellen Zielvorgabe gegenüber den übrigen Herstellern oder Importeuren benachteiligt wären, so kann der Bundesrat die Ersatzleistung für die Betroffenen mindern.

Abs. 6

Die Mitglieder von Emissionsgemeinschaften haften solidarisch für die Ersatzleistung.

Abs. 7

Im Übrigen gelten die Artikel 10 und 11 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (MinöStG) sinngemäss.

Abs. 8

Der Bundesrat kann vorsehen, dass in den Verkaufsunterlagen für Fahrzeuge der Betrag anzugeben ist, der nach Massgabe der Absätze 1 bis 4 zu entrichten wäre, wenn die Ersatzleistung aufgrund der CO₂-Emissionen des einzelnen Fahrzeugs festgesetzt würde.

Art. 17*Proposition de la commission***Al. 1**

Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs des voitures de tourisme ou des voitures de livraison et tracteurs à sellette légers d'un importateur ou d'un constructeur dépassent la valeur cible spécifique, l'importateur ou le constructeur doit verser à la Confédération, pour chaque nouveau véhicule mis en circulation au cours de l'année civile considérée, un montant situé entre 95 et 152 francs pour chaque gramme de CO₂ par kilomètre au-dessus de la valeur cible spécifique.

Al. 2

Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs des véhicules lourds d'un importateur ou d'un constructeur dépassent la valeur cible spécifique, l'importateur ou le constructeur doit verser à la Confédération, pour chaque nouveau véhicule mis en circulation au cours de l'année civile considérée, un montant pour chaque gramme de CO₂ par tonne-kilomètre au-dessus de la valeur cible spécifique. Ce montant se situe entre 4250 et 6800 francs pour la période

AB 2019 S 892 / BO 2019 E 892

allant de 2025 à 2029 et entre 6800 et 10 880 francs à partir de 2030.

Al. 3

Le Conseil fédéral arrête la méthode applicable pour déterminer les montants visés aux alinéas 1 et 2. Il se fonde sur les montants en vigueur dans l'UE et sur le taux de change.

Al. 4

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication détermine chaque année les montants visés aux alinéas 1 et 2.

Al. 5

Pour les importateurs et les constructeurs visés à l'article 13 alinéa 3, le montant s'applique à tout véhicule dont les émissions de CO₂ dépassent la valeur cible spécifique. Si, en raison des règles particulières de calcul de la valeur cible spécifique qui s'appliquent à lui, un importateur ou un constructeur visé à l'article 13 alinéa 3 est



désavantagé par rapport aux autres importateurs ou constructeurs du fait de certaines dispositions édictées en vertu de l'article 11, le Conseil fédéral peut réduire la prestation de remplacement pour l'intéressé.

Al. 6

Les membres d'un même groupement d'émission répondent solidairement de la prestation de remplacement.

Al. 7

Les articles 10 et 11 de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) sont applicables par analogie.

Al. 8

Le Conseil fédéral peut prévoir l'obligation d'indiquer, dans les documents de vente des véhicules, le montant qui devrait être versé au titre de prestation de remplacement en vertu des alinéas 1 à 4 si le calcul se fondait sur les émissions de ce véhicule.

Art. 17a

Antrag der Kommission

Titel

Publikation

Text

Das UVEK veröffentlicht jährlich:

- a. die Liste der Hersteller und Importeure mit mindestens 50 erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen oder mindestens 5 erstmals in Verkehr gesetzten Lieferwagen, leichten Sattelschleppern oder schweren Fahrzeugen;
- b. die Zusammensetzung der Emissionsgemeinschaften;
- c. pro Importeur und Emissionsgemeinschaft je Neuwagenflotte:
 1. die Anzahl der erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge,
 2. die durchschnittlichen CO₂-Emissionen,
 3. die individuelle Zielvorgabe,
 4. die erhobenen Ersatzleistungen.

Art. 17a

Proposition de la commission

Titre

Publication

Texte

Le DETEC publie chaque année:

- a. la liste des constructeurs et des importateurs dont au moins 50 voitures de tourisme ou au moins cinq voitures de livraison, tracteurs à sellette légers ou véhicules lourds ont été mis en circulation pour la première fois;
- b. la composition des groupements d'émission;
- c. pour tout importateur et groupement d'émission, par parc de véhicules neufs:
 1. le nombre de véhicules mis en circulation pour la première fois,
 2. les émissions moyennes de CO₂,
 3. les valeurs cibles spécifiques,
 4. les prestations de remplacement perçues.

Le président (Fournier Jean-René, président): Le rapporteur va se prononcer sur la section 2 dans son ensemble.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen nun zum 2. Abschnitt, "Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge", ab Seite 9 der deutschen Fahne. Hier können wir einen Block von Artikel 10 bis und mit Artikel 17a machen.

Formell wird der bisherige Artikel 10 zweigeteilt. Es entsteht ein neuer Artikel 10a. Der neue Artikel 10 regelt die Zielwerte bis 2024, Artikel 10a übernimmt die Zielwerte der EU ab 2025, welche zum Zeitpunkt, als der Bundesrat die Botschaft verabschiedete, noch nicht bekannt waren. Gleichzeitig werden neu auch Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt.

Der neue Absatz 3 in Artikel 10 stellt klar, dass die bisherigen Zielwerte nach den Absätzen 1 und 2 auf Fahrzeuge ausgerichtet sind, die nach dem bisherigen CO₂-Messverfahren genehmigt wurden. Damit es nicht



zu einer kalten Verschärfung zuungunsten der Hersteller und Importeure kommt, wird der Bundesrat beauftragt, diese Zielwerte um die Auswirkungen des neuen Messverfahrens auf die CO₂-Messwerte zu korrigieren und auf Verordnungsstufe äquivalente Ziele festzulegen. Absatz 3 nimmt einen bereits vom Nationalrat in der Beratung der Totalrevision angenommenen Antrag wieder auf.

Der neue Absatz 4 verpflichtet den Bundesrat, die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb zu beobachten. Wenn der Bundesrat ab 2021 einen Anstieg der Abweichung zwischen den Emissionen im realen Fahrbetrieb und den gemäss der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) gemessenen Emissionen feststellt, kann er geeignete Massnahmen treffen, um sicherzustellen, dass sich die gesetzlich verlangte Reduktionsleistung auch im realen Fahrbetrieb auswirkt.

Absatz 4 nimmt ebenfalls einen bereits vom Nationalrat in der Beratung der Totalrevision angenommenen Antrag wieder auf. Es gilt festzuhalten, dass sich unser Antrag bei den schweren Fahrzeugen eng an die EU-Regelung anlehnt. Ausgangspunkt für die prozentualen Absenkungen soll hier das Emissionsniveau der EU-Neuwagenflotte 2019/20 sein. Zuhanden der Materialien mache ich darauf aufmerksam, dass das UVEK den Basiswert für die spezifische Schweizer Situation hinsichtlich der weiteren Beratung der Vorlage vertieft prüfen wird. Die Verwaltung wird diesen Aspekt unter Mitwirkung der Branche analysieren und dem Parlament respektive der UREK-SR die Resultate unterbreiten. Ziel ist, dass für die Schweizer Lastwagenflotte eine vergleichbare Reduktionsleistung wie für jene der EU resultiert.

In Absatz 5 wird der Bundesrat ermächtigt, auf Verordnungsstufe die schweren Fahrzeuge genau zu definieren. Er hat sich dabei nach den EU-Regeln zu richten.

Bei Artikel 11 Absatz 2 ist es das Anliegen der Kommissionsmehrheit, eine beschleunigte Absenkung der CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen zu bewirken. In den letzten Jahren haben die Emissionen hier stagniert und sind seit 2008 wieder deutlich auf knapp 138 Gramm CO₂ pro Kilometer angestiegen. Das ist unerfreulich und zeigt, dass ohne ambitionierte Zielwerte keine ausreichende Absenkung erreicht werden kann. Es müssen weitgehende Anstrengungen unternommen werden, wenn wir das Netto-null-Ziel erreichen wollen. Die Beschränkung des Phasing-in wurde bereits in der UREK-NR vorgeschlagen und wird jetzt auch von uns unterstützt.

Zu den Artikeln 12 bis 17 und 17a habe ich nichts Weiteres zu sagen. Zwecks Übersichtlichkeit ist der bisherige Artikel 17 aufgeteilt worden: Absatz 8 des bundesrätlichen Entwurfes ist neu in Artikel 17a enthalten.

Angenommen – Adopté

3. Abschnitt Titel

Antrag der Mehrheit

UVP-pflichtige Anlagen (Klimaverträglichkeitsprüfung)

Antrag der Minderheit

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Streichen

AB 2019 S 893 / BO 2019 E 893

Section 3 titre

Proposition de la majorité

Installations soumises à l'EIE (étude de l'impact sur le climat)

Proposition de la minorité

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Biffer

Art. 17b

Antrag der Mehrheit

Titel

Grundsatz

Abs. 1

Bei der Errichtung oder Änderung von Anlagen, die nach Artikel 10a Umweltschutzgesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstehen (UVP-pflichtige Anlagen), sind die Emissionen von Treibhausgasemissionen



aus Bauvorleistungen und Bau so weit zu begrenzen als technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar.

Abs. 2

Der einer UVP-pflichtigen Anlage zuzurechnende Betrieb darf insgesamt zu keinen Treibhausgasemissionen führen (Klimaneutralität).

Antrag der Minderheit

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)
Streichen

Art. 17b

Proposition de la majorité

Titre

Principe

Al. 1

Lors de la construction ou la modification d'installations qui sont soumises à l'étude de l'impact sur l'environnement (installations soumises à l'EIE) en vertu de l'article 10a de la loi sur la protection de l'environnement, les émissions de gaz à effet de serre provenant de travaux de construction préparatoires et de construction doivent être limitées dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable.

Al. 2

L'exploitation d'une installation soumise à l'EIE ne doit globalement pas provoquer d'émissions de gaz à effet de serre (neutralité climatique).

Proposition de la minorité

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)
Biffer

Art. 17c

Antrag der Mehrheit

Titel

Ersatzleistungen bei Nichterreichen der Klimaneutralität

Abs. 1

Erweist sich, dass der Betrieb einer UVP-pflichtigen Anlage bei einer Nettobetrachtung zu Treibhausgasemissionen führt, verpflichtet die für den Entscheid über die UVP-pflichtige Anlage zuständige Behörde den Betreiber der Anlage, die jährliche Differenz in erster Linie mit Emissionsverminderungsmassnahmen nach Artikel 5 zu kompensieren.

Abs. 2

Reichen die Emissionsverminderungsmassnahmen nach Absatz 1 zur Erreichung der Klimaneutralität nicht aus, verpflichtet die Behörde den Betreiber der Anlage, dem Bund jährlich einen Betrag von 320 Franken pro nicht kompensierte Tonne emittierter Treibhausgasemissionen zu entrichten.

Antrag der Minderheit

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)
Streichen

Art. 17c

Proposition de la majorité

Titre

Prestations de remplacement lorsque les objectifs de neutralité climatique ne sont pas atteints

Al. 1

S'il s'avère que l'exploitation d'une installation soumise à l'EIE provoque des émissions de gaz à effet de serre en termes nets, l'autorité compétente en matière de décision relative aux installations soumises à l'EIE oblige l'exploitant de l'installation à compenser la différence annuelle en priorité avec les mesures de réduction des émissions visées à l'article 5.

**Al. 2**

Si les mesures de réduction des émissions visées à l'alinéa 1 ne suffisent pas à atteindre les objectifs de neutralité climatique, l'autorité oblige l'exploitant de l'installation à verser à la Confédération un montant annuel de 320 francs par tonne non compensée d'émissions de gaz à effet de serre.

Proposition de la minorité

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)
Biffer

Le président (Fournier Jean-René, président): Nous allons traiter ensemble les articles 17b et 17c de la section 3.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wie Sie aus den Unterlagen ersehen, gibt es bei den Artikeln 17b und 17c je einen Minderheitsantrag. Der Mehrheitsantrag wurde mit einem Stimmenverhältnis von 6 zu 5 bei 2 Enthaltungen angenommen.

Um was geht es? Die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ein erprobtes Instrument ist, um die Einhaltung der Umweltgesetzgebung bei Grossprojekten rechtzeitig zu prüfen. Da es im Klimaschutz bisher keine konkreten Grenzwerte gab, galt bisher nur das allgemeine Minderungsgebot; das Kriterium Klimaschutz fehlt also in der heutigen UVP. Diese Lücke will die Kommissionsmehrheit nun mit den Artikeln 17b und 17c schliessen; neu soll im Rahmen der UVP auch die Klimaverträglichkeit geprüft werden. Treibhausgasemissionen sollen beim Bau von neuen UVP-pflichtigen Anlagen so weit als möglich begrenzt werden; zudem muss der Betrieb von neuen Anlagen klimaneutral sein. Insgesamt dürfen also keine Treibhausgase emittiert werden. Diese Regelung ist zentral für die Erreichung der Pariser Klimaziele. Weltweite Studien zeigen, dass diese relativ einfach erreicht werden können, wenn Neu- und Ersatzinvestitionen nur noch in klimaverträgliche Infrastrukturen und Anlagen getätigt werden.

Abschliessend gilt es festzuhalten, dass die UVP ein erster Schritt ist, um eine möglichst freiheitliche Klimapolitik umzusetzen. In Abweichung zum UVP-Recht betrifft die vorgeschlagene Regelung allerdings nur Neuanlagen; bestehende Anlagen müssen also nicht nachgerüstet werden. Der Geltungsbereich beschränkt sich auf das heute geltende UVP-Recht. Der Kommissionsmehrheit ging es darum, dass wir damit eine maximale Flexibilität ermöglichen. Zudem sind pragmatische Kompensations- und Ersatzleistungsoptionen vorgesehen.

Fässler Daniel (C, AI): Bei meiner Minderheit geht es – der Berichterstatter hat es bereits erläutert – um die Frage, ob wir in Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Artikel 10a des Umweltschutzgesetzes im CO₂-Gesetz für die Erstellung einer neuen oder die Änderung einer bestehenden Anlage auch noch eine Klimaverträglichkeitsprüfung vorschreiben wollen.

Wir haben eigentlich bereits vorgestern Montag darüber beraten. Wir sind dabei dem Antrag der Kommission oppositionslos gefolgt und haben die Bundesratsvorlage mit einem zusätzlichen Artikel 7a ergänzt. Wer eine neue Anlage – unter diesem technischen Begriff versteht man Bauten und Anlagen – mit hohen Treibhausgasemissionen errichten oder eine bestehende wesentlich ändern will, hat dafür zu sorgen, dass die Treibhausgasemissionen aus diesen Anlagen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich

AB 2019 S 894 / BO 2019 E 894

möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Ich wiederhole: Das haben wir bereits beschlossen.

Eine knappe Mehrheit der Kommission möchte nun in Ergänzung dazu für die in Artikel 7a angesprochenen Anlagen zusätzlich auch noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorschreiben. Die Verwaltung hat uns in der Kommission darauf hingewiesen, dass es nicht sinnvoll sei, zum gleichen Thema zwei Konzepte im Gesetz festzuschreiben. Es stellt sich in der Tat die Frage, wie die beiden Konzepte – auf der einen Seite Artikel 7a, auf der anderen Seite die Artikel 17b und 17c – zueinander stehen. Ich meine, die beiden Konzepte sind schlecht kompatibel.

Ich empfehle Ihnen daher, die Artikel 17b und 17c zu streichen, mit entsprechenden Konsequenzen für die Artikel 38h, 44 und 59c.

Auf ein Detail möchte ich noch eingehen: Mit Artikel 17c schlägt Ihnen die Kommissionsmehrheit vor, dass die nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen, die der Betrieb einer UVP-pflichtigen Anlage bei einer Nettobetrachtung verursacht, mit Emissionsminderungsmaßnahmen zu kompensieren sind. Die Verwaltung hat uns darauf hingewiesen, dass diese Forderung problematisch ist, da je nach Anlage schwer zu eruieren ist, auf welche Emissionen dies zutrifft. Hier gibt es in der Tat offene und schwierige Fragen. Auch mit Blick auf die



Details sollten wir von der Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung absehen.

Ich beantrage Ihnen in diesem Sinne im Namen der Minderheit der Kommission die Streichung der Artikel 17b und 17c und der dazugehörenden Bestimmungen.

Zanetti Roberto (S, SO): Der Berichterstatter hat dargelegt, was die Vorteile einer Klimaverträglichkeitsprüfung wären. Es ist eigentlich nicht einzusehen, dass gerade die Anlagen, die für die wirkungsmächtigste Beeinträchtigung unserer Umwelt stehen, nicht geprüft werden sollen. Da ist irgendwie schon in der aktuell geltenden Gesetzgebung ein Loch. Die Artikel 17b und 17c versuchen, dieses Loch zu stopfen. Ich bin überzeugt, dass das Planungssicherheit schafft, indem man sich in einem Planungsprozess eben sehr früh die Klimafolgen bewusstmacht und allenfalls Gegensteuer geben kann. Damit man in der Zeitspanne 2020–2050 das Ziel netto null bei den Emissionen erreichen kann, müssen wir darauf schauen, dass neue Anlagen, neue Einrichtungen möglichst klimaneutral funktionieren. Ich bin also überzeugt, dass das Planungssicherheit schafft.

Die Verwaltung hat uns in der Kommission gesagt, die Vollzugstauglichkeit sei eine grosse Herausforderung, und das habe ich so zur Kenntnis genommen. Unter uns gesagt, das ganze Gesetzesprojekt ist eine ziemliche Herausforderung. In Anspielung an ein geflügeltes Wort würde ich sagen: Frau Bundesrätin, Sie schaffen das! Deshalb bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen.

Luginbühl Werner (BD, BE): Wenn man in dieser Frage entscheiden muss, muss man sich auch vor Augen führen, was die Umweltverträglichkeitsprüfung, die wir heute anwenden, überhaupt ist. Im Grundsatz – und das kann ich als früherer Planungsdirektor, auch wenn es schon etwas länger her ist, sagen – ist es ein erprobtes Instrument, um die Einhaltung der Umweltgesetze bei Grossprojekten abzuchecken. Die Umweltverträglichkeitsprüfung stellt nämlich sicher, dass es bei Grossprojekten für alle Vorschriften des Umweltrechts nur ein einziges Bewilligungsverfahren gibt; sowohl eidgenössische als auch kantonale Umweltvorschriften sind Teil dieser Prüfung. Es ist ein massgeblicher Vorteil auch für die Bewilligungsbehörden, wenn es für alle Umweltfragen ein einziges Verfahren gibt. Sonst wird es sehr kompliziert.

Es ist, wie Kollege Zanetti erwähnt hat, nicht ganz logisch, die Bereiche Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Waldschutz, Bodenschutz, Luftverschmutzung und Lärm in einem Prozess anzuschauen, aber den Bereich Klima gesondert zu behandeln und diesen nicht in die Gesamtbetrachtung zu integrieren. Das ist meiner Auffassung nach nicht ganz logisch. Darum ist der Antrag der Kommissionsmehrheit richtig, das in die Gesamtbetrachtung zu integrieren.

Was wir natürlich auch nicht vergessen dürfen: Wenn man das zu Beginn eines neuen Projektes macht und gesamthaft beurteilt, ist es in jedem Fall kostengünstiger, als wenn diese Massnahmen später ergriffen werden müssen, wenn wir feststellen, dass wir die CO₂-Ziele nicht erreichen. Das wäre auch noch entsprechend zu berücksichtigen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Schmid Martin (RL, GR): Ich bitte Sie, mit der Minderheit Fässler Daniel zu stimmen, und zwar auch aus Sicht der Vollzugstauglichkeit. Es wurde auch vom Präsidenten darauf hingewiesen, dass wir in diesem Gesetz in Artikel 7a beschlossen haben, dass diese Anlagen dem unterstehen sollten.

Sehen Sie: Wenn Sie der Mehrheit zustimmen, haben wir als Kommission höchstwahrscheinlich unsere gesetzgeberische Arbeit nicht gemacht. In Artikel 7a begrenzen wir die Prüfung auf wesentliche Änderungen der Anlagen. Der Präsident hat darauf hingewiesen, dass bestehende Anlagen einen Bestandesschutz hätten; das ist natürlich bei einer Änderung nicht gegeben. Im Konzept der Mehrheit wird in Artikel 17b der Passus der wesentlichen Änderung weggelassen, das heisst, jede Änderung einer bestehenden Anlage wird erfasst. Das sind solche Vollzugsfragen.

Ich habe das Gefühl gehabt, dass wir, wenn wir für den Bau und Betrieb von industriellen Anlagen neue Verfahren einführen, diese koordinieren sollten. Wir sollten nicht zusätzliche Verfahrensschritte einführen, die auch für die Entwicklung und für unseren Standort – dass unsere Anlagen im Inland erstellt werden – erschwerend sind. Denn letztlich gewinnen wir nichts, wenn unsere Anlagen nicht mehr hier im Inland gebaut werden, weil die Verfahren so ausgestaltet sind, dass es nicht mehr möglich ist, in der Schweiz eine industrielle Entwicklung zu machen, sodass die Anlagen im Ausland erstellt werden, wo auch die CO₂-Kosten teilweise sehr viel günstiger sind. So haben wir klimapolitisch nichts gewonnen und volkswirtschaftlich noch verloren.

Aus diesen Gründen bitte ich Sie, hier mit der Minderheit Fässler Daniel zu stimmen.

Eberle Roland (V, TG): Was ist der Unterschied zwischen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und einer Klimaverträglichkeitsprüfung? Im heute geltenden System gemäss Artikel 10a des Umweltschutzgesetzes haben wir alle Normen definiert, und der Bundesrat ist delegiert, hier die Technizität der Anlagen zu bestim-



men, inklusive die Emissionswerte von Anlagen, die klimarelevant sind in Bezug auf Treibhausgas. Das ist eine Doublette, und ich glaube nicht, dass es Sinn macht, hier, nur weil jetzt im Moment alle vom Klima sprechen, noch eine Klimaverträglichkeit festzulegen, denn es ist dasselbe wie eine UVP. Wenn ich technische Anlagen in Bezug auf die Emissionswerte, Abgase, CO₂-Belastungen und die Treibhausgasэлеmente prüfe, dann ist es dasselbe wie das, was wir jetzt diskutieren. Ich sehe überhaupt keinen Sinn, hier einen weiteren Verfahrensschritt einzubauen, von dem ich nicht wüsste, wie man ihn definiert. Wie kann man Klimarelevanz definieren, wenn sie nicht bereits im Umweltschutzgesetz in Bezug auf die Gase CO₂ und fortfolgende angewendet wird? Wenn ich eine Holzschnitzelheizung in eine Grossüberbauung einbauen will, dann habe ich diese Umweltparameter, die Klimaparameter einzuhalten, sonst erhalte ich aufgrund der UVP keine Bewilligung. Also lassen wir doch diese Doublette sein, und sprechen wir uns für den Minderheitsantrag aus! Ich bin persönlich sicher, auch aufgrund meiner Erfahrung als langjähriges Mitglied einer Regierung, dass wir hier in dieser bestehenden UVP alle Elemente abdecken, die es braucht, um auch das Klima zu schützen. Ich bitte Sie, der Minderheit zu folgen.

Zanetti Roberto (S, SO): Ich spreche jetzt als Mitglied der Redaktionskommission. Herr Kollege Schmid weist auf den Widerspruch zwischen der Formulierung "wesentlichen Änderungen" und jener der blossen Änderungen hin. Artikel 17b verweist ja auf Artikel 10a des Umweltschutzgesetzes. Zu diesem Umweltschutzgesetz gibt es eine Verordnung, und in

AB 2019 S 895 / BO 2019 E 895

Artikel 2 der Verordnung steht unter dem Titel "Änderung bestehender Anlagen": "Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang aufgeführt sind, unterliegen der Prüfung, wenn: a. die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft ..." Das Wesentlichkeitskriterium ist also eigentlich über den Umweg über Artikel 10a des Umweltschutzgesetzes und Artikel 2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben.

Ich würde sagen, das wäre allenfalls ein redaktioneller Widerspruch, den die Redaktionskommission aus der Welt schaffen könnte, indem wir sagen, der Wille des Gesetzgebers ist, bloss "wesentliche Änderungen" einzubeziehen. Das ist jetzt so protokolliert und gesagt. Ich würde mich dann als Mitglied der Redaktionskommission für diese Interpretation starkmachen, sodass der Vorbehalt von Martin Schmid schmilzt wie das Gletschereis im Rahmen der Klimaerwärmung.

Föhn Peter (V, SZ): Herr Roberto Zanetti hat mich herausgefordert. Man kann das jetzt schon aufnehmen, "wesentliche Änderungen". Was heisst "wesentliche Änderungen" letztendlich? UVP-Prüfungen müssen meistens vorgenommen werden. In Artikel 10a des Bundesgesetzes über den Umweltschutz steht das drin. Aber bauen Sie einmal etwas! Dann kommen Sie auf die Welt. Herr Roberto Zanetti, Sie haben vorhin gesagt, wir würden damit Planungssicherheit schaffen. Drei- oder viermal haben Sie das Wort "Sicherheit" in den Mund genommen. Nein, Sie schaffen "Verhinderungssicherheit", das sage ich Ihnen, und zwar sage ich Ihnen das als Direktbetroffener.

Die UVP werden durchgeführt, und zwar in übertriebenem Mass. Diese Erfahrung habe auch ich gemacht. Sie werden sehr unterschiedlich ausgelegt. Gehen Sie in Ihre Kantone, und fragen Sie die KMU, insbesondere die innovativen, die etwas tun wollen! Es ist einzig und allein – ich sage es hier und jetzt – eine Verhinderungspolitik, die wir mit diesem neuen Artikel betreiben würden. Es würde gerade für KMU, für die produzierende Wirtschaft, einfach heissen, ins Ausland auszuweichen.

Ist das unser Ziel? Nein, und deshalb bitte ich Sie dringend, den Antrag der Minderheit Fässler Daniel anzunehmen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich möchte keine Detailberatung führen, aber es ist mir trotzdem wichtig, Ihnen nochmals in Erinnerung zu rufen, dass sich die Mehrheit der Kommission sehr intensiv Gedanken zum ganzen Konzept, das die Kollegen Fässler und Föhn kritisiert haben, gemacht hat. Ich möchte es Ihnen nochmals erläutern.

Wir haben immer drei Punkte klar vor Augen gehabt: erstens das Ziel der Instrumente, zweitens den Geltungsbereich und drittens die Art des Instrumentes.

Beginnen wir beim Ziel der Instrumente: Artikel 7a enthält nur das Gebot, CO₂-Emissionen zu eliminieren. Ein eigentlicher Nachweis durch die Behörden findet aber gemäss Artikel 7a nicht statt. Artikel 17b ergänzt das bestehende Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung und enthält auch die für eine UVP typischen Ersatzmassnahmen. Der Bericht zur UVP dient der Bewilligungsbehörde und der zuständigen Verwaltung als Grundlage für die Erteilung der Bewilligung.



Zum Geltungsbereich: Artikel 7a bezieht sich auf Neubauprojekte und auf den Ausbau bestehender Anlagen. Artikel 17b ist auf Neubauten beschränkt. Artikel 7a gilt auch für kleinere Projekte mit hohen Emissionen, für die es keine UVP gibt. Bei Artikel 17b gilt das nur für Infrastrukturen, für die es bereits heute eine UVP braucht. Wenn ich mir die Art des Instrumentes vor Augen führe – ich komme nun zu den Aussagen von Kollege Föhn –, so steht Artikel 7a im Kapitel "Allgemeine Bestimmungen" des Gesetzes. Artikel 17a steht im Kapitel "Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen" und wendet die für das CO₂-Gesetz typischen Instrumente an, also Kompensationen und Ersatzleistungen. Es ist im CO₂-Gesetz also üblich, dass dieselben CO₂-Verursacher in verschiedenen Kapiteln des Gesetzes geregelt werden. Die Bestimmungen zum Strassenverkehr werden ab Artikel 10 und erneut bei Artikel 27 geregelt. Die Bestimmungen zum Flugverkehr werden sowohl im Kapitel zum Emissionshandel als auch weiter hinten bei der Flugticketabgabe geregelt. Die Bestimmungen betreffend die Gebäude werden in den Artikeln 8 und 9 geregelt.

Ich bitte Sie, dies zu berücksichtigen, damit wir am Schluss keine Vermischung machen. Das ist in den entsprechenden Kapiteln nochmals deklariert.

Das war das Konzept der Mehrheit.

Fässler Daniel (C, AI): Ich weiss, dass es nicht üblich ist, nach dem Berichterstatter nochmals das Wort zu verlangen, aber der Berichterstatter hat jetzt darauf hingewiesen, dass sich Artikel 17b seiner Auffassung nach nur auf neue Anlagen bezieht.

Ich möchte auf den Wortlaut dieser Bestimmung hinweisen; dort heisst es: "Bei der Errichtung oder Änderung von Anlagen", was heisst, dass es auch um bestehende Anlagen geht, die geändert werden.

Und es liegt eine Differenz im Wortlaut zwischen Artikel 17b und Artikel 7a vor: In Artikel 7a wird von wesentlichen Änderungen gesprochen, in Artikel 17b nicht. Das ist nicht eine Frage, die die Redaktionskommission klären kann, Herr Kollege Zanetti, es liegt ein klarer Wortlaut vor und somit eine Differenz in den Bestimmungen, die wir diskutieren.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Zuerst besten Dank Herrn Ständerat Zanetti für das Vertrauen in den Bundesrat. Sie trauen dem Bundesrat wirklich viel zu, besten Dank. Ich denke, die Aussagen von Herrn Ständerat Luginbühl sind sehr gut nachvollziehbar. Wenn man sich beim Bau, bei der Errichtung, bei einer Erweiterung oder Änderung möglichst früh überlegt, welches die Auswirkungen sind, kann man viel Schaden und Frustration vermeiden; das betrifft auch das, was Sie gesagt haben, Herr Ständerat Föhn. Es ist ja häufig so: Wenn man am Schluss des Prozesses dann plötzlich zurückgeschickt wird, ist das sehr frustrierend. Wenn man hingegen von Anfang an schaut, was überhaupt möglich ist und was die Auswirkungen sind, kann man Dinge bereits regeln, bevor man in der Planung schon weit fortgeschritten ist.

Der Bundesrat ist trotzdem skeptisch in Bezug auf diesen Vorschlag Ihrer Kommissionsmehrheit. Warum? Sie haben in Artikel 7a wie gesagt ja den Grundsatz zur Verminderung von Treibhausgasemissionen bei neuen Anlagen oder auch bei Änderungen von bestehenden Anlagen festgelegt. Das ist ein gutes Konzept, das unterstützt der Bundesrat. Hingegen geht das Konzept hier bei den Artikeln 17b und folgende doch etwas weiter, indem man beispielsweise sagt, man müsse auch die Emissionen beim Bau, bei den Vorleistungen und beim Betrieb mit einbeziehen, nicht nur einfach die unmittelbaren Emissionen, die bei der Errichtung oder bei der Erweiterung entstehen.

Wir haben hier auch unter Umständen – man müsste es abklären – methodische Schwierigkeiten. Man müsste dann bei einem Einkaufszentrum schon auch sagen, wie denn der Verkehr aussieht und welche CO₂-Emissionen durch diesen Verkehr freigesetzt werden. Wir haben die Schwierigkeit – ich sage nicht, dass es unlösbar ist, aber ich möchte Sie auf die Schwierigkeiten aufmerksam machen –, dass der Begriff der Anlage im Umweltschutzgesetz ein anderer ist als im CO₂-Gesetz. Man müsste also noch einmal abklären, wie man den Anlagebegriff im Umweltschutzgesetz in Übereinstimmung bringen kann mit dem Anlagebegriff im CO₂-Gesetz. Das müsste man sonst sicher nochmals anschauen und allenfalls auch neu definieren.

Ich denke, die Überlegungen sind sehr gut nachvollziehbar. Alles, was man tun kann, damit man die Dinge bereits am Anfang eines Prozesses überprüft und anschaut, ist gut; Herr Ständerat Luginbühl hat das auch gesagt. Wenn es eine Bewilligung ist und nicht verschiedene Bewilligungen – das werfen Sie ja jeweils den Behörden vor, wenn man zu verschiedenen Behörden gehen muss! –, ist das der Vorteil dieser UVP-Prüfung. Wir sehen hier aber doch ein paar methodische, allenfalls auch Definitionsschwierigkeiten und sind deshalb skeptisch.

AB 2019 S 896 / BO 2019 E 896

Ich würde Ihnen empfehlen, die Minderheit Fässler Daniel zu unterstützen.



Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 18

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3–5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... diesen Anlagen verursachten Emissionen Emissionsrechte abgeben.

Art. 18

Proposition de la commission

Al. 1, 3–5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... des droits d'émission à hauteur des émissions générées par ces installations.

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1

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

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 4

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

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1

... sont tenus de participer au SEQE conformément aux traités internationaux.

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 4

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

Angenommen – Adopté

Art. 20

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... diesen Anlagen verursachten Emissionen Emissionsrechte abgeben.



Art. 20

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... des droits d'émission à hauteur des émissions générées par ces installations.

Angenommen – Adopté

Art. 21

Antrag der Kommission

Abs. 1

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

Abs. 1bis

Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung nur in dem Umfang, wie die Summe aus geleisteter CO₂-Abgabe und des Preises für den Kauf der abgegebenen Emissionsrechte den Mittelwert der externen Klimakosten übersteigt.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Eberle

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 21

Proposition de la commission

Al. 1

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

Al. 1bis

Dans le cas de centrales thermiques à combustibles fossiles, le remboursement n'est effectué qu'à hauteur de la différence entre, d'une part, la somme de la taxe sur le CO₂ dont s'est acquitté l'exploitant d'installations et du prix payé lors de l'achat des droits d'émission remis et, d'autre part, la valeur moyenne des coûts climatiques externes.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Eberle

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 21 bestätigt die Kommission unsere früheren Entscheide. Bei den neuen fossilen thermischen Kraftwerken, die in der Schweiz allenfalls gebaut würden, soll ein Mindestpreis für die verursachten CO₂-Emissionen gelten, wie er in EU-Ländern eingeführt oder aktuell diskutiert wird. Dabei haben wir in Artikel 21 Absatz 1bis eine klarere Formulierung gewählt. Der Antrag dazu wurde mit 10 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. Mit Absatz 1bis ist eine Änderung von Absatz 1 nicht mehr nötig.

Wir sollten deshalb die bundesrätliche Version wählen, wie es uns unser Kommissionspräsident weislich vorgeschlagen hat.

Eberle Roland (V, TG): Ich habe den Ausführungen des Kommissionssprechers nichts beizufügen. Wir müssen hier dem Entwurf des Bundesrates zustimmen, damit die Sache klar bleibt. Bitte stimmen Sie – im Sinne der Mehrheit – meinem Einzelantrag zu.



Abs. 1 – Al. 1

Angenommen gemäss Antrag Eberle

Adopté selon la proposition Eberle

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 22–26

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2019 S 897 / BO 2019 E 897

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 27

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

b. ... dieser beträgt mindestens 15 Prozent und ab 2025 mindestens 20 Prozent. Es sind Massnahmen zu bevorzugen, über welche grosse ungenutzte Kompensationspotenziale erschlossen werden können. Eine langfristige Wirtschaftlichkeit soll gewährleistet werden.

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3bis

Der Anteil der CO₂-Emissionen, der für Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen beim Verkehr, einschliesslich Massnahmen zur Förderung der Elektrifizierung des Strassenverkehrs mit nachweislich erneuerbarem Strom, der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte und der Gewinnung CO₂-neutraler nachhaltiger Antriebsenergie verwendet wird, beträgt mindestens 3 Prozent. Fahrzeuge, die bereits nach Kapitel 2 angerechnet worden sind, sind ausgeschlossen. Bei erneuerbaren Treibstoffen sind nur die Netto-Kompensationen anrechenbar.

Abs. 3ter

Der Aufschlag auf Treibstoffe für die Kompensation gemäss Absatz 2 beträgt bis 2024 höchstens 10 Rappen pro Liter Treibstoff und ab 2025 höchstens 12 Rappen pro Liter Treibstoff. Wenn die wirtschaftliche Notwendigkeit nachgewiesen wird, kann der Bundesrat den Maximalaufschlag vorübergehend reduzieren.

Abs. 3quater

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

Abs. 4, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Rieder)

Abs. 3ter

Der Maximalaufschlag auf Treibstoffe beträgt höchstens 10 Rappen pro Liter Treibstoff. Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich.

Art. 27

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Al. 2

...

b. ... cette part s'élève à 15 pour cent au minimum et 20 pour cent au minimum à partir de 2025. Il convient de favoriser les mesures qui permettent l'exploitation d'importants potentiels de compensation inutilisés. Une rentabilité à long terme devra être garantie.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3bis

La part des émissions de CO₂ qui est utilisée pour des mesures de réduction des émissions de CO₂ à long terme dans le trafic, y compris les mesures visant à encourager l'électrification du trafic routier avec du courant dont il est prouvé qu'il est renouvelable, le développement de systèmes de propulsion alternatifs et la production d'énergie de propulsion durablement neutre s'agissant des émissions de CO₂, s'élève à 3 pour cent au minimum. Les véhicules qui sont déjà pris en considération en vertu du chapitre 2 sont exclus. Pour ce qui est des carburants renouvelables, seules les compensations nettes sont imputables.

Al. 3ter

La majoration s'appliquant aux carburants en vue de la compensation prévue à l'alinéa 2 s'élève au plus à 10 centimes par litre de carburant jusqu'en 2024, et au plus à 12 centimes par litre à partir de 2025. Si la nécessité économique est prouvée, le Conseil fédéral peut réduire temporairement la majoration maximale.

Al. 3quater

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

Al. 4, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Rieder)

Al. 3ter

La majoration s'appliquant aux carburants s'élève à 10 centimes au plus par litre de carburant. Ce montant couvre l'ensemble des coûts de la compensation dans le domaine des carburants.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Artikel 27 bis und mit 29 können wir als Block nehmen.

Sie sehen auf Seite 24 der deutschen Fahne, dass die Kommission eine Anpassung in Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b vorgenommen hat. Unsere Kommission hat sich mit 11 zu 1 Stimmen dafür entschieden. Mit dieser Bestimmung wird die inländische Kompensationspflicht gegenüber dem Entwurf des Bundesrates ab 2025 auf mindestens 20 Prozent erhöht und die Wirtschaftlichkeit explizit mit einbezogen. Zusammen mit den weiteren Entscheiden der Kommission in den Artikeln 27 und 29 ist dieses Ziel erreichbar. Hier liegt die Sanktion bei 320 Franken pro Tonne CO₂, und der maximale Kompensationsaufschlag in der Tanksäule liegt bei 10 respektive 12 Rappen. Ich betone hier gerne, dass die Wirtschaftlichkeit gewährleistet werden muss, wie es bei Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b ausgewiesen ist.

Zu Artikel 27 Absatz 3bis: Während sich der Entwurf des Bundesrates bei der Kompensation im Bereich des Verkehrs auf erneuerbare Treibstoffe konzentriert, will unsere Kommission auch die Elektroflotten und die Ladeinfrastruktur berücksichtigen und schlägt deshalb als Ergänzung Absatz 3bis vor. Hier hebe ich hervor, dass die Förderung der Elektrifizierung des Strassenverkehrs mit nachweislich erneuerbarem Strom, der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte und der Gewinnung CO₂-neutraler nachhaltiger Antriebsenergie berücksichtigt wird. Diese Formulierung ermöglicht es der Privatwirtschaft, intelligente und flexible Massnahmen zur Steigerung von E-Antrieben zu schaffen. Damit muss der Bund nicht selbst Förderinstrumente schaffen, die bei Inkrafttreten schon wieder veraltet wären.

Elektromobilitätsmassnahmen sorgen im Gegensatz zum Import von ausländischen Biotreibstoffen zu Investitionen, Innovation und Wertschöpfung in der Schweiz. Wie bei allen Klimaschutzprojekten im Rahmen dieser Treibstoffkompensation werden keine staatlichen Projekte durchgeführt, sondern private Projekte nach dem Vorbild der Stiftung Klimarappen respektive der Stiftung Klik der Treibstoffimporteure unterstützt.

Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität am Wohn- und Arbeitsort besteht in der Schweiz Handlungsbedarf. Private Initiativen sind vorhanden. Gleichzeitig wird die Stiftung Klik gezwungen, auch Massnahmen im Verkehrssektor zu ergreifen, wo der Handlungsbedarf am grössten ist.



Die Kommission hat die Formulierung bewusst technologieneutral verfasst, sodass auch erneuerbare und synthetische Treibstoffe profitieren können. Diese Änderung wurde mit 7 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

In Absatz 3ter geht es um die Deckelung der Aufschläge auf Treibstoffpreise. Die Kommission hat mit 11 zu 1 Stimmen

AB 2019 S 898 / BO 2019 E 898

bei 1 Enthaltung entschieden, dass der Aufschlag auf Treibstoffe für die Kompensation gemäss Artikel 2 bis 2024 höchstens 10 Rappen pro Liter Treibstoff und ab dem Jahr 2025 höchstens 12 Rappen pro Liter Treibstoff betragen soll, und fügt an: "Wenn die wirtschaftliche Notwendigkeit nachgewiesen wird, kann der Bundesrat den Maximalaufschlag vorübergehend reduzieren." Dieser zusätzliche Satz erlaubt es dem Bundesrat, in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die Treibstoffkompensation zu reduzieren oder nahezu ausser Kraft zu setzen, und erhöht damit die Akzeptanz der Massnahme. Die wirtschaftliche Notwendigkeit könnte z. B. bei einem Wechselkursschock oder bei einer Ölkrise gegeben sein. Für die deutlich teurere Mineralölsteuer besteht übrigens momentan keine gesetzliche Grundlage, um den Steuersatz aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen zu reduzieren.

Wir gehen etwas weiter nach unten; ich erlaube mir, das gleich mitzunehmen, dann können wir es nach der Minderheit Schmid Martin gebündelt machen. Es gibt also diese Minderheit zu Absatz 3ter. Die Mehrheit obsiegte mit 9 zu 3 Stimmen gegen die Minderheit Schmid Martin, die höchstens 10 Rappen pro Liter Treibstoff vorsieht.

Die Kommissionsmehrheit war aufgrund der Berechnungen der Verwaltung der Überzeugung, dass bei der Minderheit der gesetzliche Auftrag nicht mit den bewilligten Mitteln kongruent wäre. Im Nationalrat war bei diesem Thema immer von 12 oder von 8 Rappen pro Liter Benzin die Rede. Verschwiegen wird gerne, dass schon heute eine Kompensationspflicht auf Treibstoffe im Gesetz vorhanden ist und dass schon heute maximal 5 Rappen pro Liter bezahlt werden könnten, um diese Klimaschutzprojekte zu finanzieren: Das ist Artikel 26 Absatz 3 des aktuellen CO₂-Gesetzes.

Absatz 3quater kann ein Anreiz für sinnvolle Projekte im Ausland sein, die zudem in der Wertschöpfungskette von Schweizer Firmen liegen. Dieser Absatz wurde mit 6 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

Zu Artikel 28 habe ich keine Erläuterungen. Ich würde dann zu Artikel 29 wieder sprechen.

Schmid Martin (RL, GR): Der Kommissionssprecher hat zu Recht schon dargelegt, welche politische Frage wir uns auch in der Kommission gestellt haben. Die Minderheit ist der Auffassung, dass es innerhalb des bestehenden Rahmens und der Möglichkeiten der Treibstoffzuschläge richtig ist, den Zuschlag auf 10 Rappen zu begrenzen. Ich gebe offen zu, dass diese 2 Rappen höchstwahrscheinlich eine kleine Differenz sind. Wir haben aber die Situation in den Räten angeschaut, auch im Nationalrat, der sich für 8 Rappen ausgesprochen hat, bevor das CO₂-Gesetz versenkt wurde.

Auch aus Sicht der Minderheit erscheint es richtig, dass wir hier weiter gehen, als dies im Nationalrat diskutiert wurde. Wir haben bis 2025 den gleichen Ansatz; bis dann gelten ja auch beim Antrag der Mehrheit die 10 Rappen. Der Vorteil des Minderheitsantrages ist, dass es ohne Gesetzesänderung bei 10 Rappen bleibt. Man könnte es auch dem Mehrheitsantrag als Schwäche anrechnen, dass er der Bevölkerung aufzeigt, dass ab 2025 maximal 12 Rappen gelten. Das müsste dann ja auch bis 2030 Bestand haben. Der Minderheitsantrag sagt: Ohne Gesetzesänderung bleibt es einfach bei 10 Rappen.

Wir sind auch aus referendumpolitischer Sicht der Auffassung, dass wir hier nicht überborden sollten. Denn es ist auch zu beachten, dass die Fahrzeuge mit einer durch strengere Zulassungsvorschriften ausgelösten Erneuerung des Fahrzeugparks laufend energieeffizienter, umweltfreundlicher werden. Die Minderheit geht auch davon aus, dass wir vielleicht bis 2030 schon einen Drittel Elektrofahrzeuge haben werden. Höchstwahrscheinlich wird sich auch die Wasserstofftechnologie weiterentwickeln, sodass sie einen Beitrag leisten könnte. Gleichzeitig hat unsere Kommission – und ich erachte das auch ein bisschen als einen Widerspruch – Postulate eingereicht, welche Lenkungsmaßnahmen im Verkehrsbereich eingeführt werden könnten.

Wenn Sie all das beachten, ist es aus unserer Sicht besser, dass wir uns auf 10 Rappen beschränken – auch gegenüber der Bevölkerung, wenn es in ein Referendum geht. Hinzu kommen die schon beschlossenen 8 Rappen vom NAF. Es geht dort um die zusätzlichen 4 Rappen bei den Biotreibstoffen, es geht um den zusätzlichen Finanzbedarf des NAF sowie um zusätzliche 3 Rappen möglichen Teuerungsausgleich. Wenn wir hier in Bezug auf den gesamten Treibstoff alle Politikbereiche und alle zukünftigen Entwicklungen mit einbeziehen, sprechen wir hier eben nicht nur von 10 Rappen, sondern es wird in der Abstimmung dann die Gesamtrechnung gemacht, und dann sind wir eher bei 18 Rappen, wenn man alle Politikbereiche zusammenzieht.



Gerade aus Rücksicht auf diejenigen, die trotz öffentlichem Verkehr in Randgebieten auf das Auto angewiesen sind, sollten wir nicht noch zusätzliche Kosten schaffen. Es gibt Berechnungen, dass durch die strengeren Vorschriften die Inbetriebnahme und Zulassung eines Fahrzeuges über 1600 Franken mehr kosten wird. Wir wollen ja umweltfreundlichere Fahrzeuge, und das wird kosten; diese zusätzlichen Kosten kommen dann noch dazu.

Ich glaube deshalb, dass es auch aus einer politischen Sicht richtig ist, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen. Die 10 Rappen sind fix im Gesetz, sie lassen aber auch jede andere Entwicklung offen. Wenn man später einmal gesetzgeberisch auf eine Lenkungsabgabe wechseln will, dann kann man das tun, dann hat man der Bevölkerung nicht versprochen, dass man ab 2025 nur 12 Rappen hat. Insoweit ist es politisch glaubwürdiger. Ich möchte auch noch diejenigen bitten, meinem Antrag zuzustimmen, die sich bei der parlamentarischen Initiative zum Einkaufstourismus im Sinne von Kollegin Häberli-Koller ausgesprochen haben. Dort haben wir moniert, dass zu viele Schweizerinnen und Schweizer im Ausland einkaufen gehen. Wenn wir jetzt die Treibstoffe in unserem Land auch noch verteuern, werden die Einkaufstouristen im Ausland nicht nur ihren Einkaufskorb, sondern auch noch ihren Tank füllen. Denken Sie daran: Wir sollten mit der Erhöhung masshalten, sonst haben wir für das Klima nichts gewonnen.

Ich bitte Sie, hier über die Lösung des Nationalrates hinauszugehen, aber einen Kompromiss von 10 Rappen anzunehmen und mit der Minderheit zu stimmen.

Rieder Beat (C, VS): In Ergänzung zum Votum von Kollege Schmid möchte ich einen Punkt ansprechen, der in der Kommission ausführlich diskutiert und evaluiert wurde, nämlich die Verteilwirkung dieser Kompensationsaufschläge. Das heisst: Welche Auswirkungen hat es, wenn wir 5 oder 20 oder 45 Rappen pro Liter auf den Treibstoff aufschlagen? Dazu gibt es einen Bericht, der uns in der Kommission vorgelegt wurde. Es ist doch erstaunlich, wie unterschiedlich stark die Belastung der städtischen Zentren und Agglomerationen gegenüber den Berg- und ländlichen Regionen ist. Ich zitiere nur eine kleine Passage, damit Sie sich über das Ausmass dieser Unterschiede bewusst sind: "Aufgerechnet auf ein Jahr ergibt zum Beispiel für die Grossregion Tessin eine Mehrbelastung von 5 Rappen einen Preis von 29 Franken und eine Mehrbelastung von 20 Rappen einen Preis von 116 Franken. In der Nordwestschweiz liegt die jährliche Mehrbelastung pro Person zwischen 23 und 93 Franken, das heisst 20 Prozent tiefer als im Tessin." Das heisst, Sie werden die ländlichen und peripheren Regionen in der Schweiz durch diese Massnahme hart treffen. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass innerhalb dieses Kantons selbstverständlich die Mehrbelastung proportional noch einmal in grösserem Ausmass schwankt.

Fast als hätte die Kommission ein schlechtes Gewissen gehabt, hat sie das Postulat 19.3949 eingereicht, "Der Verkehr muss einen Beitrag an den Klimaschutz leisten", in welchem Folgendes steht: "Die besondere Ausgangslage im peripheren ländlichen Raum ist dabei zu berücksichtigen", insbesondere "durch überproportionale Rückerstattung der Lenkungsabgabe bzw. geringere Bepreisung." Wenn wir hier zu stark aktiv werden, werden wir die ländliche, periphere Region derart hart treffen, dass wir später einmal korrigierend werden eingreifen müssen.

Daher stehe ich hier in der Minderheit und bitte Sie, dieser Minderheit zu folgen.

AB 2019 S 899 / BO 2019 E 899

Luginbühl Werner (BD, BE): Es geht um den Treibstoffzuschlag für die Kompensation. Ein kleiner Teil der CO₂-Emissionen von Benzin und Diesel muss schon heute durch private Klimaschutzprojekte in der Schweiz kompensiert werden. Diese Massnahme wurde 2012 nach dem Vorbild des Klimarappens der Erdölvereinigung eingeführt. Die Importeure finanzieren die Projekte mit den tiefsten Kosten und halten so die Kosten tief. Solche Projekte sind heute: Anrechnung der CO₂-Senkenleistung von Schweizer Holz, klimafreundlichere Kühlsysteme bei Händlern und Wärmeverbünde mit Seewasser.

Für diese Kompensation wurden bisher 5 Rappen eingesetzt. Wenn wir also hier bei der Mehrheit von 10 oder 12 Rappen sprechen, heisst das, dass wir gegenüber dem Status quo eine Erhöhung von 5 oder 7 Rappen vorsehen würden.

Jetzt kann man schon sagen, dass das eine massive Auswirkung auf die Berggebiete hat. Die Berggebiete sind stärker betroffen, und gerade darum haben wir in unserem Vorstossentwurf, den wir vorbereitet haben, gesagt, eigentlich wollen wir eine Lenkungsabgabe, weil nur eine Lenkungsabgabe wirkt, und wenn eine solche konzipiert wird, ist die Situation der Berggebiete entsprechend zu berücksichtigen.

Vermutlich geht es aber noch ein Weilchen, bis das eingeführt ist, und bis dahin scheint mir die Zusatzbelastung von 5 oder 7 Rappen durchaus vertretbar. Wenn die Jemeniten ein paar Drohnen losschicken, hat das



häufig grössere Auswirkungen auf den Benzinpreis.

Dazu kommt ja, dass die Benzinpreissteigerung, die wir hier vorsehen, durch die neuen Vorschriften für Neuwagen überkompensiert wird. Wenn diese umgesetzt werden und die Leute infolgedessen nicht einfach stärkere Fahrzeuge kaufen, müssten im Endeffekt tiefere Benzin- oder Dieselskosten resultieren.

Die Minderheit Schmid Martin umfasst hier auch die ausländischen Biotreibstoffe. Die Obergrenze bei der Minderheit Schmid Martin besteht aus möglichen Treibstoffkosten für die Treibstoffkompensation, wie soeben erklärt, und umfasst eben auch die vergleichsweise teure Ertragsneutralität der Steuerbefreiung von primär aus dem Ausland importierten Biotreibstoffen. Diese Biotreibstoffmassnahmen kosten gemäss Schätzung der Verwaltung 5,7 Rappen. Damit bleiben für die restlichen Kompensationsprojekte nur noch 4,7 Rappen, und das ist weniger als heute. Heute setzen wir 5 Rappen ein.

Mit der Minderheit Schmid Martin wird deshalb der Ausbau, den wir vorgesehen haben, im erwähnten ersten Bereich nicht möglich. Wir würden sogar hinter den Status quo zurückgeworfen. Die Grenze ist ja bei Minderheit und Mehrheit ähnlich, aber das Problem ist der zweite Satz bei der Version der Minderheit: "Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich." Das nimmt den Spielraum weg.

Ein letzter negativer Effekt wäre folgender: Ist die gesetzliche Obergrenze wie bei der Minderheit Schmid Martin zu tief angesetzt, sinkt für die Treibstoffimporteure die Möglichkeit, die vorgeschriebenen Kompensationen durchzuführen. Damit müssten sie bezahlen. Auch dessen müssen wir uns bewusst sein.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Noser Ruedi (RL, ZH): Anschliessend an das Votum von Herrn Luginbühl, das ich nicht wiederholen, aber unterstützen möchte, möchte ich auf zwei Punkte aufmerksam machen und dann noch etwas Grundsätzliches sagen.

Zum Ersten: Wir dürfen hier durchaus festhalten, dass man, wenn man weite Strecken fährt, schwere Autos hat und viel Treibstoff verbraucht, vermutlich mehr davon betroffen ist, als wenn man kurze Strecken fährt. Es ist so, dass das Land davon vermutlich mehr betroffen ist als die Stadt. Aber wir haben ja an anderer Stelle schon festgehalten, Herr Kollege Rieder, dass das Berggebiet auch mehr vom Klimawandel betroffen ist. Und man kann nicht an einer Stelle sagen, man sei mehr vom Klimawandel betroffen, und an der anderen Stelle eine Ausnahme verlangen.

Zum Zweiten: Es ist für mich eine Inkongruenz, dass man nicht nur hier bei Absatz 3ter mit der Minderheit stimmen darf. Man hätte ja auch bei Absatz 2 Buchstabe b mit der Minderheit stimmen müssen. Man kann ja nicht mehr Inlandkompensation machen und das Geld dafür nicht sprechen. Das heisst, die Mehrheit ist eigentlich kohärent.

Was ich ganz grundsätzlich noch ergänzen möchte, ist Folgendes: Ich stelle auch in der öffentlichen Diskussion fest, dass diese Ausgaben "Lenkungsabgaben" genannt werden. Man muss hier im Rat einmal grundsätzlich sagen, dass das Konzept des Bundesrates, das Konzept der Kommission darin besteht, nicht mit Lenkungsabgaben zu arbeiten. Wir haben ein anderes System: Wir arbeiten mit einem Flottenmanagement, mit welchem wir den Ausstoss der Flotten reduzieren wollen; das haben wir bei Artikel 13 beschlossen. Und wir arbeiten beim Import von Treibstoff mit Kompensation. Das ist das Konzept des Bundesrates und der Kommission.

Ich will jetzt die beiden Konzepte nicht gegeneinander ausspielen, aber man kann sie meiner Ansicht nach auf jeden Fall nicht vermischen. Schauen Sie hier einmal die Komplexität an! Es gibt heute schon Importeure von Autos – ohne eine Marke zu sagen –, die die Ziele erreichen werden. Wenn sie auch Elektromobilität importieren, können sie es hier gemäss Artikel 27 anrechnen lassen und nicht an der Flotte. Und jene, die benzinsaufende Fahrzeuge importieren, können es gemäss Artikel 13 anrechnen lassen und müssten dann hier mehr machen. Das ist das Konzept, das wir vorgeschlagen haben. Das ist ein Konzept, das auf den Importeuren und privatwirtschaftlichen Kriterien aufbaut. Diesem Konzept würde ich persönlich jetzt einmal das Vertrauen schenken. Ich würde diesen Weg gehen, bevor ich überhaupt über Lenkungsabgaben sprechen möchte.

Darum hat die Kommission zu diesem Thema auch nur ein Postulat eingereicht; nicht aus schlechtem Gewissen, sondern weil wir sagten, wir möchten bei diesem Konzept bleiben, damit wir die Termine auch einhalten können. Wenn wir zu einem anderen Konzept wechseln, glaube ich, wäre die Termineinhaltung mit dem Folgeprojekt überhaupt nicht möglich. Darum geht die Mehrheit den richtigen Weg, auch mit den richtigen Zahlen hier drin. Ich glaube auch, dass wir für das Klima den richtigen Weg gehen. Ob man dann in einem nächsten Gesetz einen anderen Weg gehen muss, lasse ich mal offen. Aber im Moment, glaube ich, ist das die effizienteste Massnahme. Sie ist EU-kompatibel, privatwirtschaftlich richtig aufgebaut, gut gemacht für Krisensituationen, und Sie müssen mal schauen, was Sie bekommen: Sie bekommen für 7 Rappen mehr fast eine vollständige Kompensation, wie Herr Luginbühl vorhin gesagt hat. Das ist eine hervorragende Effizienz.



Darum bitte ich Sie wirklich, bei der Mehrheit zu bleiben.

Bruderer Wyss Pascale (S, AG): Nach den beiden Voten vor mir kann ich es jetzt sehr kurz machen. Inhaltlich wäre die Minderheit Schmid Martin ein riesiger Rückschritt und auch ein bisschen ein Schildbürgerstreich: Wir würden nämlich das, was wir jetzt gerade ohne Gegenstimme und ohne Diskussion in Artikel 27 Absatz 2b an Ausbau beschlossen haben, mehr als rückgängig machen! Es wäre also ein echter Rückschritt, wie dies vorhin auch Kollege Luginbühl vorgerechnet hat, weil hier eben die Summe gedeckelt wird, und das kann ja wohl nicht im Interesse unserer Legiferierung sein und auch nicht im Interesse einer ehrlichen Debatte. Das ist das eine, inhaltlich gesehen. Wenn man das beschliessen würde, müsste man dann – ich hatte das schon in der Kommission angekündigt – weiter hinten nochmals korrigieren. Es würde kompliziert, und es würde vermutlich nicht mal gehen.

Jetzt komme ich zum zweiten Teil. Da hat Kollege Noser absolut den richtigen Punkt erwähnt. Das ist eine sehr merkwürdige und vermutlich formal kaum korrekte Vermischung zweier unterschiedlicher Kompensationen in unterschiedlichen Gesetzen mit unterschiedlichen Logiken.

Ich bitte Sie also aus inhaltlichen, aus klimapolitischen und auch aus formellen, gesetzestechnischen Gründen, hier der Mehrheit zuzustimmen.

Hösli Werner (V, GL): Kollege Noser hat vorhin dargelegt, dass die Berggebiete vom Klimawandel mehr betroffen seien und es deshalb richtig sei, dass die Personen, die dort

AB 2019 S 900 / BO 2019 E 900

wohnen, per saldo für die Abgabe beim Treibstoff auch mehr bezahlen müssen. Das ist eine sehr kuriose Auslegung, das muss ich sagen. Man könnte jetzt sagen: Gut, ihr seid selber schuld, dass ihr dort wohnt, kommt doch zu uns in die Städte. Lasst die Land- und Berggebiete sausen, dort soll wachsen und geschehen, was will; die gibt es einfach nicht mehr. Wir ziehen uns zurück, nicht ins Reduit, sondern in die Städte.

Wenn das irgendwie das Ziel wäre, das wir auch mit dieser CO₂-Gesetzgebung verfolgen, dann wären wir, glaube ich, wirklich auf dem völlig falschen Pfad. Die Rand- und Bergregionen bzw. die Leute, die dort wohnen, geben relativ viel für dieses Land her. Sie machen viel, und sie sind nicht überall auf Rosen gebettet, sondern sie schauen, dass wir dieses Land, die Schweiz, mit all seinen Schönheiten und Erlebnismöglichkeiten erhalten können. Sie wollen das auch unterhalten. Man sollte diese Leute nicht abstrafen.

Ich bin auch der Meinung, dass man in diesen Regionen etwas stärkere Fahrzeuge braucht. Das ist halt einfach so, da geht es halt einfach mal bergauf. Es gibt dort zum Glück auch noch Winter. Darum braucht es unter Umständen auch vom Fahrzeugtyp her den ein bisschen kräftigeren.

Deshalb bitte ich Sie schon, hier unbedingt der Minderheit zu folgen und nicht nach dem Motto, das Kollege Noser dargelegt hat – im Sinne von: Es ist ja doch egal, wenn sich die Berggebiete und die Randregionen entvölkern –, mit der Mehrheit zu stimmen. Das wäre nun wirklich ein ganz fataler Ansatz.

Rieder Beat (C, VS): Herr Kollege Hösli hat mir jetzt aus dem Herzen gesprochen; ich muss ihn nur in einem Punkt berichtigen: Die Anzahl der schweren Fahrzeuge, der SUV, ist an der Goldküste erheblich grösser als im Glarnerland. Das müssen wir hier noch berichtigen, das ist statistisch erwiesen.

Mir geht es in diesem Punkt eigentlich darum, dass wir nicht eine Doppelbelastung haben: Wir haben Anpassungskosten, die in den peripheren, ländlichen Regionen bereits höher sind. Jetzt machen wir beim Treibstoffzuschlag nicht nichts, Herr Kollege Noser. Wir sind mit 10 Rappen auch höher gegangen, aber nicht so hoch wie Sie; das gebe ich gerne zu. Wir sagen nur, der Treibstoffzuschlag ist ohne Rückerstattungsselemente nicht sozial – das sage ich hier einmal ganz klar und deutlich. Darum unterstütze ich auch das Postulat der Kommission, das den Bundesrat beauftragt, Rückerstattungsmechanismen auszuarbeiten, die das Ganze abfedern und sozialer ausgestalten. Sonst kommt es genau so, wie Kollege Hösli sagt: Dann zahlt jemand in der Schweiz doppelt, und ein anderer zahlt nur einfach, und der, der doppelt zahlt, ist im Schnitt leider ärmer als der, der nur einfach zahlt.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich mache es kurz. Was Kollege Hösli in mein Votum hineininterpretiert hat – vielleicht, weil ich kein Glarnerdeutsch rede –, habe ich nicht gesagt. Ich habe nur gesagt: Wenn das Berggebiet schon überdurchschnittlich betroffen ist, ist wohl in den Bergen der Wille vorhanden, dass wir hier ein Gesetz machen, das greift. Das war meine Aussage, nicht mehr. Zu dieser Aussage stehe ich auch.

Von Herrn Rieder habe ich jetzt noch gehört, dass die Goldküste überdurchschnittlich betroffen ist. Dann ist das Problem ja sowieso gelöst. Wenn man bei 10 oder 12 Rappen von einem sozialen Ausgleich spricht zu einem Zeitpunkt – da möchte ich Kollege Zanetti zitieren –, da die Benzinpreise um 20 Rappen rauf und runter



gehen, ist man im falschen Film.

Germann Hannes (V, SH): Ich bin den Vorrednern Hösli und Rieder für ihren Hinweis auf das Berggebiet dankbar. Ich meine, es sei dann der gesamte ländliche Raum überdurchschnittlich von dieser Massnahme betroffen, weil man dort einfach nicht dasselbe Angebot an öffentlichem Verkehr sicherstellen kann. Wahrscheinlich macht es auch keinen Sinn. Wir wollen ja ein sinnvolles Nebeneinander von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr, das muss nahtlos ineinandergehen. Ich verstehe die Kommission, dass sie hier Schritte einleiten will, denn gerade im Bereich des Treibstoffs für den Verkehr ist man ja von den Zielen entfernt – auch wenn der Gerechtigkeit halber erwähnt werden muss, dass seit 1990 die Bevölkerungszahl in diesem Land natürlich massiv gewachsen ist. Insofern sind die Anstrengungen trotzdem nicht ganz ohne Wirkung geblieben.

Wie auch immer, ich lebe in einer Grenzregion, das wissen Sie. Viele in der Schweiz leben in einer Grenzregion. Wir schauen zu, wie sich tagtäglich Zehntausende von Fahrzeugen über die Grenze bewegen. Hier, meine ich, kann es schon wirtschaftliche Folgen haben. Man kann sich sogar, um es etwas salopp auszudrücken, ins eigene Knie schiessen. Wenn wir einseitig die Treibstoffpreise nach oben treiben, im benachbarten Ausland diese aber deutlich günstiger sind, dann wird man nicht nur zum Einkaufen über die Grenze fahren – sei es nach Frankreich, Italien oder auch Deutschland –, sondern man wird dort auch gleich noch den Tank füllen. Dann fehlen uns am Schluss in der Kasse Mittel, die wir eigentlich bräuchten und die Sie einspeisen möchten, um die Klimamassnahmen entsprechend umzusetzen. Hier frage ich mich, ob die Kommission auf einer fundierten Grundlage entschieden hat oder ob der Entscheid einfach mal aus dem Bauch heraus gefällt wurde. Sie haben das jetzt differenziert dargelegt. An sich gefällt mir, wie der Antrag der Mehrheit aufgebaut ist. Aber man darf die Praxis und die praktischen Auswirkungen nicht ganz ausser Acht lassen.

Ich frage auch speziell die Bundesrätin an – das ist ja nicht der Entwurf des Bundesrates, sondern das hat die Kommission so erfunden respektive konstruiert. Der Bundesrat legt in der Botschaft dar, wie er seine Lösung sieht. Diese hat mir an sich eingeleuchtet. Ich frage Sie, Frau Bundesrätin: Können Sie uns erörtern, welche Nuancen bei der bundesrätlichen Lösung besser wären? Insofern habe ich an beiden Anträgen, jenem der Mehrheit und jenem der Minderheit, nicht besonders viel Freude. Denn wenn wir am Schluss einseitig unseren Individualverkehr verteuern, gibt es für jedes Gewerbe Mehrkosten, und alles wird in der Schweiz noch teurer. Das wird am Schluss auf die Preise umgeschlagen, das ist sonnenklar. Für mich muss das in ein Ganzes hineinpassen.

Immerhin lässt die Mehrheit in Absatz 3ter noch offen, dass der Bundesrat den Maximalaufschlag vorübergehend reduzieren kann, wenn die wirtschaftliche Notwendigkeit nachgewiesen wird. Woran denken Sie bei wirtschaftlicher Notwendigkeit, Herr Kommissionssprecher? Wie kann man diese nachweisen? Das scheint mir ein Beschwichtigungssatz zu sein. Ich habe jedenfalls noch nie erlebt, dass der Bundesrat irgendeinen Aufschlag wieder reduziert hat. Aber es sollen ja im Rahmen der Umsetzung der ganzen Strategie auch noch Wunder geschehen.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie auch noch ein paar Ausführungen zu den Auswirkungen machen könnten, insbesondere auf den ländlichen Raum und die Bergregionen bezogen. Könnten Sie sich auch nach Landesregionen differenzierte Preise oder Aufschläge vorstellen? Das wäre auch eine Möglichkeit. Mir ist dann immer noch lieber, wenn die Schweizer in der Schweiz tanken, als wenn sie ins Ausland gehen müssen, um ihren Tank zu füllen. Ganz abgesehen davon werden auch die Tanks der Fahrzeuge des Durchreiseverkehrs in der Ferienzeit gleich noch vor und dann wieder nach der Grenze befüllt. Davon hat die Schweiz am allerwenigsten. Das fände ich schade.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich nehme vom letzten Redner gerne zur Kenntnis, dass wir das auf einer sehr breiten Grundlage thematisiert haben. Wir haben auch ausführliche Berichte wie z. B. "CO₂-Zielwerte für schwere Fahrzeuge". Wir haben uns also intensiv darauf konzentriert, ein massgeschneidertes Konzept zu machen.

Es ist klar, dass es Differenzierungen gibt. Ich erlaube mir, Ihnen – wie ich es bereits ganz am Anfang gesagt habe – nochmals zu erläutern, was wir unter dieser Wirtschaftlichkeit verstehen. In schwierigen Zeiten die Treibstoffkompensation zu reduzieren bedeutet, dass wir wirtschaftliche Ereignisse wie z. B. einen Wechselkurschock oder eine Ölkrise mit einbeziehen werden. Deshalb mache ich Sie auch nochmals gerne darauf aufmerksam, dass es hier um die Kosten der Privaten geht, also um die Kompensationspflichtigen, und dass die Mehrheit in der Kommission mit 9 zu 3 Stimmen einen klaren

AB 2019 S 901 / BO 2019 E 901

Entscheid gefällt hat. Das war die Ausgangslage nach einer tiefgründigen, ausführlichen Debatte in der Kom-





mission.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Zuerst vielleicht eine Bemerkung, die wichtig ist und auf die Herr Ständerat Luginbühl bereits hingewiesen hat: Wir sprechen bei diesen Preisaufschlägen von Maximalbeträgen. Wenn Sie die heutige Situation anschauen, dann haben wir heute ein Maximum von 5 Rappen, effektiv beträgt der Aufschlag aber 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff. Das zeigt, dass der Maximalbetrag nicht automatisch ausgeschöpft wird – dieser Beweis ist heute erbracht.

Nun, von wem hängt der Preisaufschlag eigentlich ab? Es ist ja nicht der Bundesrat, der Preisaufschläge beschliesst, sondern – das wurde vorhin noch einmal vom Kommissionssprecher korrekt betont – es sind die Privaten, die Treibstoffimporteure, die die Preisaufschläge machen. Es ist wichtig, dass wir uns hier darüber unterhalten. Ich bin froh, dass Sie ausführlich darüber diskutiert haben, weil die soziale Frage, die Stadt-Land-Frage, die Frage, wie viel man hier der Bevölkerung zumutet, kommen wird. Diese Fragen werden auch in einer Abstimmung alle kommen, und das zu Recht. Aber hier, beim maximalen Preisaufschlag, muss man einfach sagen, dass das die Treibstoffimporteure in der Hand haben. Das ist nicht vorgegeben. Da kommt also weder ein Bundesrat noch sonst irgendeine Instanz und sagt: "Jetzt beträgt der Treibstoffaufschlag 5 oder 10 oder sonst wie viele Rappen", sondern es sind die Treibstoffimporteure, die es in der Hand haben, ob es überhaupt zu einem solchen Aufschlag kommt! Wie gesagt, jetzt liegt der Preisaufschlag bei 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff, und ob der Maximalbeitrag ausgeschöpft wird bzw. wie hoch der Preisaufschlag ist, liegt bei den Treibstoffimporteuren.

Heute ist jedes zweite neu verkaufte Auto ein 4x4 – Herr Ständerat Rieder hat den Finger schon auf einen wunden Punkt gelegt. Und ich habe es Ihnen auch beim Eintreten gesagt: Schauen Sie sich einmal die Autowerbung an! Es ist schon ein wenig widersprüchlich, wenn die Importeure den Leuten nur die benzinintensivsten Autos anpreisen und dann noch sagen: "Passt auf, die böse Politik bestraft euch dann noch mit hohen Benzinpreisen." Wir sprechen ja gerne von Selbstverantwortung; es gibt auch hier eine Selbstverantwortung! Das gilt natürlich auch für die Autokäufer, aber wenn ich mir die Zeitungen anschau – ich sage es noch einmal –, dann könnten die Importeure doch auch Werbung für Elektroautos machen. Sie könnten auch Elektroautos verkaufen, dann gäbe es überhaupt keinen Aufschlag, im Gegenteil. Auch diejenigen, die unserer Bevölkerung sagen, was es auf dem Markt gibt, was es zu kaufen gibt, haben eine Verantwortung. Einfach mit Preisaufschlägen zu drohen, damit sie dieses Gesetz bodigen können, das ist keine ehrliche Haltung. Wir haben alle eine Verantwortung, etwas zum Kampf gegen die Klimaerwärmung beizutragen, auch die Autoimporteure. Wenn Sie hier einen maximalen Preisaufschlag festlegen, dann haben diese es wesentlich in der Hand, ob es überhaupt zu einem Preisaufschlag kommt oder nicht.

Nun, jetzt vielleicht eher noch zur Frage von Herrn Ständerat Germann: Was ist der Unterschied zwischen dem Entwurf des Bundesrates und dem, was Ihre Kommission jetzt vorschlägt? Auch der Bundesrat hat ja hier diese Möglichkeit vorgesehen. Ihre Kommission sagt nur auch noch, was sie ab 2025 vorsieht. Jetzt kann man sagen, das ist korrekt und transparent, wenn man sagt, wie es weitergeht, oder man kann sagen, man solle doch bitte nicht so weit und nur bis 2024 denken. Da kann man unterschiedlicher Meinung sein. Sie haben in Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b bereits entschieden, dass Sie für die Zeit nach 2025 auch eine Aussage machen wollen. Ich finde das transparent; dann wissen die Leute, was jetzt gilt und was später gilt. Sie kaufen auch nicht jeden Tag ein Auto. Ihre Kommissionsmehrheit hat dann aber noch hineingeschrieben, es solle eine langfristige Wirtschaftlichkeit gewährleistet werden. Also ich denke, Ihre Kommission hat sich sehr wohl überlegt, dass diese Frage auch in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit eine Relevanz haben soll. Das ist der Unterschied zu dem, was der Bundesrat vorschlägt.

Ich kann im Sinne des Bundesrates diese Kommissionsmehrheit unterstützen. Noch einmal: Der Bundesrat hat ja seine Klimaziele angepasst. Er hat sie verschärft, und er ist sich bewusst, dass man dann natürlich nicht einfach stillsitzen und sagen kann: Es bleibt alles beim Alten, aber wir verschärfen das Ziel. Ich glaube, da ist sich der Bundesrat sehr wohl bewusst, dass wir dann bei den Massnahmen auch entsprechend vorwärtsmachen müssen.

Ich komme jetzt noch zum Minderheitsantrag Schmid Martin. Es gibt hier zwei Unterschiede. Sie sagen, Sie wollen diese höchstens 10 Rappen, und machen keine Aussage darüber, dass der Maximalbetrag später erhöht werden kann. Das ist eine Haltung; da kann man offen sein.

Zum zweiten Satz, den Sie eingefügt haben – "Dieser Betrag deckt sämtliche Kompensationskosten im Treibstoffbereich" – muss ich Ihnen hingegen Folgendes sagen: Ich habe gut zugehört, was Sie ganz genau damit meinen. Wenn ich das richtig verstanden habe, sagen Sie: Ja, wir nehmen dann die anderen Kompensationen aus der Mineralölsteuerbefreiung auch noch und rechnen das alles dazu. Das geht rechtlich nicht, das muss ich Ihnen sagen. Sie können nicht im CO₂-Gesetz sozusagen durch die Hintertür eine Änderung des Mineral-



ölsteuergesetzes beschliessen. Bei der Kompensationspflicht im Bereich Mineralölsteuer und im Bereich der Treibstoffimporteure handelt es sich um zwei völlig verschiedene Dinge. Das eine betrifft die Privaten. Ich sage es noch einmal: Hier sind es die Privaten, die kompensationspflichtig sind. Bei der Mineralölsteuerbefreiung ist es der Staat bzw. der Bund, der sagt, wie das umgeschlagen wird. Das können Sie nicht zusammennehmen. Ich würde Sie sowieso bitten, hier der Kommissionsmehrheit zu folgen. Aber was im Minderheitsantrag im zweiten Satz steht, ist rechtlich gar nicht möglich.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen
(1 Enthaltung)

Art. 28

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 29

Antrag der Kommission

Abs. 1

Wer seine Kompensationspflicht nicht erfüllt, muss dem Bund einen Beitrag entrichten:

- a. von 320 Franken pro nicht durch eine nationale Bescheinigung kompensierte Tonne CO₂;
- b. von 100 Franken pro nicht durch eine internationale Bescheinigung kompensierte Tonne CO₂.

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Vonlanthen

Abs. 1 Bst. a

- a. von 320 Franken pro nicht kompensierte Tonne CO₂;

Art. 29

Proposition de la commission

Al. 1

Quiconque ne remplit pas son obligation en matière de compensation doit verser à la Confédération un montant de:

- a. 320 francs par tonne de CO₂ non compensée par une attestation nationale;
- b. 100 francs par tonne de CO₂ non compensée par une attestation internationale.

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2019 S 902 / BO 2019 E 902

Proposition Vonlanthen

Al. 1 let. a

- a. 320 francs par tonne de CO₂ non compensée;

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In diesem Artikel hat die Kommission eine Unterscheidung der Sanktionshöhe zwischen Inland und Ausland vorgenommen, die sie als sinnvoll erachtet. Beim Inland werden 320 Franken festgelegt, um eine genügend hohe Zahlungsbereitschaft auszulösen. Beim Ausland kann die Sanktionshöhe für fehlende Auslandmassnahmen aufgrund der niedrigen Vermeidungskosten gesenkt werden. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Den Einzelantrag Vonlanthen haben wir in der Kommission nicht in diesem Detaillierungsgrad thematisiert.



Vonlanthen Beat (C, FR): Es handelt sich hier nur um eine kleine Korrektur, die auch von der Verwaltung begrüsst wird. Worum geht es? Wie vorhin vom Kommissionssprecher gesagt, schlägt die Kommission eine Differenzierung der Bussen zwischen Inland und Ausland vor. Der Zusatz "durch eine nationale Bescheinigung" produziert aber einen Konflikt, einen Widerspruch zu Artikel 27 Absatz 1. Die alternative Formulierung in diesem Artikel 27 Absatz 1, also "a. mit Bescheinigungen; und b. mit der Überführung von erneuerbaren Treibstoffen nach Artikel 7 Absatz 9 USG in den steuerrechtlich freien Verkehr" würde damit wieder aufgehoben. Mit anderen Worten: Ein Beitrag "von 320 Franken pro nicht kompensierte Tonne" tout court genügt bzw. ist die korrekte Formulierung.

Ich bitte Sie daher, diese Berichtigung so zu genehmigen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich würde Sie bitten, hier den Einzelantrag Vonlanthen zu unterstützen. Es ist keine materielle Änderung, aber eine Klarstellung gegenüber dem, was die Kommission wollte. In diesem Sinne dient das der Klärung.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Vonlanthen ... 40 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 1 Stimme

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

4. Abschnitt Titel

Antrag der Kommission

Steuerbefreiungen und Steuerrückerstattungen

Section 4 titre

Proposition de la commission

Exonérations et remboursement de l'impôt

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Hösli, Eberle, Schmid Martin)

Abs. 2

Der Bund setzt den Abgabesatz zwischen 96 Franken und 120 Franken pro Tonne CO₂ fest.

Art. 31

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Hösli, Eberle, Schmid Martin)

Al. 2

La Confédération fixe le montant de la taxe à un niveau compris entre 96 francs et 120 francs par tonne de



CO₂.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen nun zum 4. Abschnitt auf Seite 27 der deutschen Fahne. Dabei geht es um die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen. Ich schlage vor, dass wir Artikel für Artikel beurteilen und bearbeiten.

Worum geht es in Artikel 31? Die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen bildet das Herzstück der Schweizer Klimapolitik. Bundesrat und Kommission schlagen Ihnen vor, dass die CO₂-Abgabe weiterhin auf Brennstoffen erhoben wird und dass der Abgabesatz von heute 96 Franken schrittweise auf höchstens 210 Franken pro Tonne CO₂ angehoben werden kann, wenn die Reduktionsziele nicht erreicht werden.

Damit setzt die Lenkungsabgabe Anreize zu einem sparsamen Verbrauch und zum vermehrten Einsatz CO₂-armer oder CO₂-freier Energieträger. Unternehmen können sich von der CO₂-Abgabe befreien, wenn sie sich verpflichten, wirtschaftlich lohnende Klimaschutzmassnahmen umzusetzen. Vom Ertrag aus der CO₂-Abgabe wird maximal ein Drittel für die Förderung von energetischen Gebäudesanierungen eingesetzt, was die Wirkung der Lenkungsabgabe zusätzlich verstärkt. Hauptsächlich fliesst die Abgabe jedoch bereits heute zurück an Haushalte und Unternehmen. Wer also fossile Energien effizient oder auch gar nicht nützt, profitiert netto von einer allfälligen Erhöhung. Auch der Nationalrat stimmte in der Wintersession dieser Erhöhung des maximalen Abgabesatzes zu.

Unsere Kommission stimmte mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen die Minderheit Hösli, welche gegenüber dem aktuellen Gesetz keine Weiterentwicklung vorsieht und damit die Reduktionsziele nicht erreichen würde.

Hösli Werner (V, GL): Es ist noch nicht allzu lange her, da war die CO₂-Abgabe bei uns gerade mal 60 Franken pro Tonne. Heute beträgt sie 96 Franken pro Tonne. Nun wollen wir ein Maximum von 210 Franken pro Tonne festlegen, welches für die Zielerreichung nötig sei. Ich weiss nicht, wie das bei Ihnen aussieht, aber bei meinen Rechenkünsten ergibt das doch immerhin 250 Prozent Erhöhung innert weniger Jahre. Würden wir bei Gebühren, die uns direkt betreffen, zum Beispiel bei Haushaltsgebühren, über eine solche Erhöhung debattieren, würde man vermutlich nicht so locker-flockig mit diesen Zahlen umgehen. Aber wo die Betroffenheit fehlt, fehlt meistens auch ein bisschen die Sensibilität. Das ist eine alte Weisheit.

So beeindruckt es die Mehrheit der Kommission und, ich gehe davon aus, wahrscheinlich auch die Mehrheit dieses Rates wenig, wenn wir beim Blick über die Grenze feststellen, dass in den umliegenden Ländern die CO₂-Abgabe im Bereich von 30 bis 40 Franken liegt – wenn es sie überhaupt gibt. Deutschland zum Beispiel wird seine CO₂-Reduktionsziele nicht erreichen, aber drückt sich immer noch um eine solche Abgabe. In Frankreich bekämpft die Gelbwesten-Bewegung die Erhöhung von CO₂-Umweltabgaben, die sich auf einem um Welten tieferen Niveau befinden, und das auch devisenbereinigt.

Wenn wir nun also die Abgabe auf 210 Franken erhöhen, werden auch die Zielvereinbarungsmassnahmen teurer. Es geht am Schluss immer auf: Die Höhe der CO₂-Abgabe bestimmt die Kosten – entweder als Abgabe oder als Massnahme. Das kann man drehen und wenden, wie man will.

Es ist damit sonnenklar: Eine Abgabe von 210 Franken in der Schweiz und von 0 bis 40 Franken im Ausland ist wettbewerbsverzerrend bzw. benachteiligt den Standort Schweiz. So kommt irgendwann einmal die eine oder die andere Unternehmung sicherlich auf die Idee einer Standortverschiebung ins Ausland. Das nützt dann zwar unserer

AB 2019 S 903 / BO 2019 E 903

landesinternen Klimabilanz, aber global gesehen ist es wohl eher eine Verschlechterung, weil sich im Ausland viel billiger CO₂ ausstossen lässt. Hier fehlt wohl der Blick in die nächste Geländekammer.

Auch die Rückverteilung und Abgabe an die Bevölkerung und die Wirtschaft bringt dem einzelnen Unternehmen wenig. Es gibt nun mal einfach Unternehmen, die sich viel besser und einfacher erneuerbar ausrichten können als andere. Die Rückverteilung über die Lohnsumme ist ja sowieso eher willkürlich als gerecht. Wir sollten uns deshalb in dieser Frage nicht von Opting-out, Zielvereinbarung und Zielerreichung blenden lassen. Fakt ist, dass es letztlich diese 210 Franken kosten wird, wenn wir es heute so beschliessen.

Die Minderheit ist überzeugt, dass wir im Vergleich mit dem nahen Ausland den Wirtschaftsstandort Schweiz nicht mit überhöhter inländischer CO₂-Sensibilität weiter schwächen sollten. Denn jedes Unternehmen, das wir nicht verlieren, ist letztlich ein Gewinn für den globalen CO₂-Ausstoss. Mit der Festlegung einer Untergrenze von 96 Franken pro Tonne setzt die Minderheit ein Zeichen, dass wir einen guten CO₂-Standard halten wollen und Nichtstun für uns auch keine Alternative ist. Aber mit dem Maximum von 120 Franken setzen wir ebenso ein Zeichen für unseren konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort mit eigenen Arbeitsplätzen. Mehr machen und innovativ sein ist auch dann erlaubt, wenn man es sich wirtschaftlich leisten kann.



Bitte folgen Sie der Minderheit.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie beschliessen heute nicht eine CO₂-Abgabe von 210 Franken, so, wie Sie damals bei der letzten Revision des CO₂-Gesetzes nicht eine CO₂-Abgabe von 120 Franken beschlossen haben. Obwohl die Lenkungsabgabe im Gesetz steht, wird sie nicht erhoben, wenn die Ziele erreicht werden.

Ich glaube, es ist wichtig, sich dessen bewusst zu sein: Sie haben sich ein Ziel gegeben. Sie haben gesagt, Sie wollen diese 30 Prozent Reduktion im Inland; das haben Sie beschlossen. Einige von Ihnen wollten noch weiter gehen, aber Sie haben gesagt: Nein, wir bleiben mit 30 Prozent Reduktion bis 2030 im Inland auf der vorsichtigen Seite. Jetzt müssen Sie einfach noch sagen, was geschieht, wenn dieses Ziel nicht erreicht wird. Ich glaube, das sind Sie der Bevölkerung schuldig. Sonst wird Ihnen vorgeworfen, Sie würden da einfach Ziele beschliessen und dann nicht sagen, was passiert, wenn nichts ist. Sie müssen sagen, was passiert, wenn nichts ist. So, wie man in der letzten Gesetzesrevision beschlossen hat, dass man eine Lenkungsabgabe von bis zu 120 Franken erheben kann, wenn die Ziele nicht erreicht sind, so beschliessen Sie jetzt für die nächste Etappe bis 2030, dass man bis 210 Franken gehen kann, wenn die Ziele nicht erreicht sind.

Sie haben ja am Montagabend auch lange über das Gebäudeprogramm gesprochen. Zwei Drittel der CO₂-Abgabe werden an die Bevölkerung zurückerstattet. Für die Industrie gibt es ja Befreiungsmöglichkeiten – das wissen Sie, Herr Ständerat Hösli, auch darüber haben wir lange gesprochen; wir werden noch darauf zurückkommen. Ich glaube, man hat wirklich Lösungen gefunden, damit die Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben. Das war ja auch die Überlegung: Die Unternehmen können sich befreien lassen, damit sie sich am Emissionshandelssystem beteiligen können. Es ist ja nicht so, dass die CO₂-Abgabe dann einfach tel quel auf sie übertragen würde.

Mit dem Drittel, das an das Gebäudeprogramm geht, zu dem Sie ja sagen, Sie wollten die Hauseigentümer bei der energetischen Sanierung von Gebäuden unterstützen, tun Sie, glaube ich, genau das Richtige. Es gibt diese Abgabe, mit der Sie ganz transparent und offen sagen, was passiert, wenn die Ziele nicht erreicht werden. Gleichzeitig sagen Sie, vom Geld, das eingenommen wird, gehen zwei Drittel zurück an die Bevölkerung und an die Unternehmen, und ein Drittel investieren Sie in Gebäudeprogramme, wodurch Sie ganz konkret die Hauseigentümer bei den energetischen Sanierungen unterstützen. Das wiederum führt dazu, dass die CO₂-Abgabe nicht erhöht werden muss, weil damit die Ziele erfüllt werden können.

Das zeigt, dass hier schon ein Gesamtkonzept vorliegt, das in sich aufgeht. Aber es muss eben auch immer transparent gesagt werden, was passiert, wenn man die Ziele nicht erreicht. In diesem Sinne wäre es schwierig, der Bevölkerung zu vermitteln, dass Sie sagen würden: Wir haben uns nun neue Ziele gesetzt, ja, ehrgeizige Reduktionsziele bis 2030, aber bei der CO₂-Abgabe, beim Maximalsatz, bleibt alles beim Alten. Das können Sie der Bevölkerung nicht mehr erklären.

Von daher, glaube ich, ist es richtig: Sie haben die Ziele bis 2030 erhöht, und Sie sagen, was passiert, wenn die Ziele nicht erreicht werden. Das ist der Inhalt dieses Artikels.

Ich bitte Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 34 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 9 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 32

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 33

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

b. ... mindestens 10 000 Franken beträgt;

...





Abs. 2

...

b. am wirtschaftlich realisierbaren Potenzial, die ... zu vermindern;

...

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Auf Gesuch des Betreibers kann der Bund auch Emissionsreduktionen berücksichtigen, welche aufgrund von Massnahmen des Betreibers ausserhalb der eigenen Produktionsanlagen realisiert werden.

Art. 33

Proposition de la commission

Al. 1

...

b. ils doivent acquitter au moins 10 000 francs ...

...

Al. 2

...

b. le potentiel, réaliste du point de vue économique, de réduction ...

...

Al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

A la demande d'un exploitant, la Confédération peut également tenir compte des réductions d'émissions réalisées hors des unités de production de celui-ci grâce à des mesures qu'il a prises.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe b macht die Kommission einen wichtigen Kompromiss gegenüber der Wirtschaft. Die Schwelle für eine Befreiung von der CO₂-Abgabe wird von 15 000 Franken auf 10 000 Franken gesenkt. Das bedeutet, dass zukünftig alle Unternehmen aus der Industrie, dem Gewerbe und der Landwirtschaft, die pro Jahr mehr als 10 000 Franken CO₂-Abgabe bezahlen, eine Abgabebefreiung via Verminderungsverpflichtung anstreben können. Wer diese Schwelle nicht erreicht, kann sich wie bisher mit anderen zusammenschliessen, um die Rechte und Pflichten einer Verminderungsverpflichtung gemeinsam zu erfüllen. Damit steht die

AB 2019 S 904 / BO 2019 E 904

Abgabebefreiung de facto allen Unternehmen zur Verfügung, sie müssen sich jedoch unter Umständen einer Emissionsgemeinschaft anschliessen. Mit der Senkung der Schwelle steigt die Anzahl der befreiten Unternehmen voraussichtlich auf 5000 bis 10 000 Unternehmen. Dieser Antrag wurde in der Kommission mit 12 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

In Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b hat die Kommission verankert, dass sich die Zielsetzung für die Wirtschaft am realisierbaren Potenzial ausrichten soll. Dies ist eine Präzisierung der heutigen Vollzugspraxis und wurde mit 5 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung mit Stichentscheid des Präsidenten angenommen.

Auf der nächsten Seite der Fahne haben wir in Artikel 33 einen Absatz 5 eingefügt. Eine nahezu identische Regelung findet sich im aktuell geltenden Gesetz. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass diese Möglichkeit aufgrund der methodischen Herausforderungen bis anhin nicht genutzt wurde. Die Mehrheit der Kommission möchte diese Regelung aber trotz der methodischen Schwierigkeiten aufrechterhalten und den Unternehmen diese Möglichkeiten nicht verwehren. Der Antrag wurde mit 8 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen angenommen.

Angenommen – Adopté

Art. 34

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Abs. 2

... nicht zu verzinsen. Falls zwei der Kriterien gemäss Absatz 1 Buchstaben a, b und c zutreffen, beträgt die Ersatzleistung 50 Prozent. Falls alle drei zutreffen, beträgt die Ersatzleistung 100 Prozent.

Abs. 3

Für die zu viel emittierten Tonnen CO₂eq sind dem Bund im Folgejahr Emissionsrechte abzugeben.

Art. 34

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... est exonérée d'intérêts. Si deux des critères énoncés à l'alinéa 1 lettres a, b et c sont remplis, la prestation de remplacement s'élève à 50 pour cent. Si les trois critères sont remplis, elle s'élève à 100 pour cent.

Al. 3

Des droits d'émission correspondant aux tonnes d'éq.-CO₂ émises en excédent doivent être remis à la Confédération l'année civile suivante.

Angenommen – Adopté

Art. 35

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... wird die CO₂-Abgabe auf Gesuch hin teilweise zurückerstattet, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

...

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Rieder)

Abs. 1

... unterliegen, wird die CO₂-Abgabe auf Gesuch hin ganz zurückerstattet, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

...

Abs. 3

Betreiber können zur Vereinfachung der Abrechnung eine Rückerstattungsgemeinschaft bilden.

Art. 35

Proposition de la majorité

Al. 1

La taxe sur le CO₂ est remboursée partiellement aux exploitants d'installations CCF qui en font la demande ...

...

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Rieder)

Al. 1

La taxe sur le CO₂ est remboursée entièrement aux exploitants d'installations CCF que en font la demande ...

...

Al. 3

Les exploitants peuvent constituer une communauté de remboursement à des fins de simplification du décompte.



Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In Artikel 35 Absatz 1 geht es um eine Regelung, die Teil des ersten Massnahmenpaketes zur Energiestrategie 2050 ist und im geltenden CO₂-Gesetz seit dem 1. Januar 2018 auch verankert ist.

Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit wird nun dem Entscheid Rechnung getragen, dass in Artikel 21 grosse fossil-thermische Kraftwerke nur teilweise von der CO₂-Abgabe befreit werden. Neu würden den kleineren Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen nicht mehr maximal 100 Prozent der CO₂-Abgabe für die Produktion von Strom rückerstattet, sondern 40 Prozent der gesamten CO₂-Abgabe, das betrifft also den Strom- und Wärmeteil. Das vereinfacht den Vollzug. Für die Betreiber von Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen bedeutet dieser Entscheid zusammen mit dem Antrag der Mehrheit in Artikel 36 jedoch, dass sie die rückerstattete CO₂-Abgabe vollumfänglich in Massnahmen reinvestieren müssen. Mit diesen Anpassungen soll gewährleistet werden, dass der Gesetzgeber nicht einseitig grosse oder kleine fossil-thermische Stromerzeuger bevorzugt oder eben auch benachteiligt. Diesen Entscheid kann der Markt aufgrund der Kosten und der Effizienz von Fall zu Fall herbeiführen.

Die Minderheit Schmid Martin würde einseitig kleine fossil-thermische Kraftwerke gegenüber grossen Kraftwerken bevorteilen und damit durch eine vollständige Befreiung von der CO₂-Abgabe subventionieren. Der vorliegende Antrag der Kommissionsmehrheit zu Artikel 35 Absatz 1 wurde mit 9 zu 4 Stimmen angenommen. Was Sie aber gleichzeitig auch sehen müssen: Da es bei Artikel 36 einen Minderheitsantrag gibt, der in der Frage der Befreiung von Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen einen Konnex zu Artikel 35 Absatz 1 hat, erlaube ich mir, Herr Präsident, das zusammenzunehmen. Auch hier beantragt die Minderheit Rieder eine hundertprozentige Rückerstattung. Die Kommission lehnt dies ab und beantragt mit 8 zu 4 Stimmen, der Logik ihres Vorschlages in Artikel 35 Absatz 1 zu folgen. Die Kommission will eine 40-prozentige, an die Bedingung geknüpfte Rückerstattung.

Bei Artikel 35 Absatz 3 hat die Kommission mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen den Antrag Schmid Martin abgelehnt, der Ihnen als Minderheit vorliegt. Aus Sicht der Kommission würde dieser Absatz hier für die Unternehmen keinen Gewinn darstellen.

Bei Artikel 35a will der Antrag der Minderheit Rieder bei den Sonderabfallverbrennungsanlagen eine eigene Regelung für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe. Im Entwurf des Bundesrates sind die meisten bekannten Sonderabfallverbrennungsanlagen wie bisher über eine Teilnahme am EHS in ein Verminderungssystem eingebunden. Wie heute sollen die EHS-Unternehmen aber auch nach 2020 über ein freiwilliges Opt-out ihre Anlagen herausnehmen können. Bisher zahlen die Sonderabfallverbrennungsanlagen für ihre Stützfeuerungen auch die CO₂-Abgabe, da sie keine Verminderungsverpflichtung abschliessen können. Diese Regulierungslücke ist jedoch im Entwurf des Bundesrates nicht beabsichtigt. Wir haben den Antrag Rieder in der Kommission ebenfalls mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

AB 2019 S 905 / BO 2019 E 905

Schmid Martin (RL, GR): Ich weiss nicht, ob Sie jetzt alles verstanden haben, was Ihnen der Kommissionssprecher mitgeteilt hat, aber ich möchte Sie darauf hinweisen, dass ich bei Artikel 35a nicht Minderheitssprecher bin und dass das eigentlich nichts zu tun hat mit den Artikeln, zu denen ich eine Minderheit vertrete.

Mir geht es um die Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen. Es wurde richtig gesagt, dass ich kein Verfechter von grossen Kraftwerken, von Gas-und-Dampf-Kombikraftwerken bin. Ich glaube auch, dass diese in der Schweiz politisch nicht mehrheitsfähig sind. Ich weiss, dass es andere Auffassungen gibt, aber mein Anliegen, das ich aufgenommen habe, fusst auf der Basis der Botschaft des Bundesrates. Der Bundesrat hat ja selbst in den Artikeln 35 und 36 vorgesehen, dass solche Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen eben einen Beitrag zur Lösung der Winterstromproblematik leisten können, denn diese Anlagen produzieren dann Strom, wenn geheizt wird, nämlich im Winter.

Ich habe es Ihnen beim Eintreten dargelegt: Ich persönlich glaube nicht, dass die Schweiz ihre Stromversorgungssicherheit bis 2030 zu hundert Prozent im Griff hat. Ich weiss, dass oft, auch seitens des BFE und des Departementes, etwas anderes gesagt wird, dass gesagt wird, man habe es vollständig im Griff. Ich persönlich habe daran meine Zweifel, hoffe aber nicht, dass ich je einmal Recht bekomme. Ich glaube aber, der Bundesrat selbst hat mit seinen Anträgen vorgesehen, dass die Rückerstattung ganz oder teilweise gewährleistet werden kann.

Ich habe Ihnen mit der Minderheit den Vorschlag gemacht, dass im Gesetz eine vollständige Rückerstattung vorgesehen wird. Ich habe mit dem Bundesrat weniger Differenzen als mit der Mehrheit. Warum bin ich der Überzeugung, dass es richtig ist, dass wir ins Gesetz schreiben, dass die Rückerstattung nicht "ganz oder teilweise", wie der Bundesrat es vorgesehen hat, sondern "ganz" erfolgt? Sie brauchen Investitionssicherheit.



Wenn Sie solche Anlagen nun wirklich fördern wollen, wenn Sie politisch sagen, das ist der richtige Weg, um effizienter zu werden, um eben mit der Wärme auch Winterstrom zu haben – das geht vor allem auch die Städte und die Gemeinden an, die davon profitieren würden –, dann müssen Sie die Spielregeln einer solchen Investition klären.

Es wird gerade bei diesem Gesetz vom Kommissionssprecher und auch von der Bundesrätin vielfach darauf hingewiesen, wie wichtig es sei, die Spielregeln für Investitionen längerfristig zu setzen. Die Minderheit will natürlich diese Förderung, sie will auch die Klärung. Wenn die CO₂-Abgabe einmal auf 210 Franken steigt, dann haben wir natürlich eine andere Ausgangslage, als wenn sie nur bei 120 Franken ist, weil die Rückerstattung dann eben eine grosse Rolle spielen wird. Gleichzeitig wissen wir auch, dass Deutschland eine CO₂-Abgabe von 35 Euro plant, die ab 2024/25 auf 60 Euro steigen soll.

Gerade in diesem Kontext müssen wir uns schon fragen, ob es nicht richtig wäre, dass man die volle Rückerstattung auf demjenigen Anteil hätte, der für die Verwendung von Elektrizität benötigt wird, wie das die Minderheit vorsieht. Ich gebe zu: Das sind vielleicht nicht die gleichen Spielregeln wie für die grossen Gas- und Dampf-Kombikraftwerke. Solche will ich aber momentan in der Schweiz auch nicht, und ich glaube, die sind auch nicht mehrheitsfähig.

Ich bin aber überzeugt, dass das teilweise in der Stadt Bern auch schon so gehandhabt wird und dass teilweise im Bereich Winterstrom für die Spitzenabdeckung die Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlage neben der Fotovoltaik und dem Wasserstrom zum Zug kommt. Das könnte ein Konzept der Schweiz sein, wenn wir diesen neusten Schritt der Energiestrategie umsetzen wollen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, der Minderheit zu folgen, eventualiter mindestens dem Bundesrat, weil dieser Vorschlag sicher besser ist als der Antrag der Mehrheit, dessen Konzept meines Erachtens nicht durchdacht ist. So hat man nochmals die Chance, das anzuschauen.

Ich persönlich bin der Überzeugung, dass wir in Kürze wieder über das Stromverordnungsgesetz diskutieren werden, wie wir eben die Versorgungssicherheit diskutieren werden. Deshalb sollten wir jetzt nicht der Mehrheit folgen, solche Signale setzen und eine Technologie aus dem Markt drängen, bevor sie überhaupt diskutiert worden ist.

Deshalb möchte ich Sie bitten, der Minderheit zu folgen. Kollege Rieder wird dann seinen Minderheitsantrag zu Artikel 35a separat begründen, weil das ein anderes Konzept ist. Es tangiert einen ganz anderen Bereich und gehört nicht zu den Artikeln 35 und 36.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es ist in der Tat so, wie es Herr Ständerat Schmid ausgeführt hat: Wir haben hier drei Möglichkeiten, und der Bundesrat liegt schön in der Mitte. Aber vielleicht zuerst dazu, wieso wir diese Vorschläge überhaupt gemacht haben und warum sie so wichtig sind. Die Frage ist hier: Unter welchen Voraussetzungen können sich Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen von der CO₂-Abgabe befreien, bekommen aber trotzdem die CO₂-Abgabe zurückerstattet?

Was sicher nicht geht, ist, dass man eine Gratisbefreiung macht. Das wäre gegenüber allen anderen ungerecht, auch in Bezug auf alle anderen Unternehmen, die sich befreien können. Befreien tönt ja immer so positiv, aber das geht ja nur mit einer Verminderungsverpflichtung. Der Bundesrat hat hier vorgesehen, dass man eine teilweise oder eine volle Rückerstattung vorsehen kann; dies aber nur unter bestimmten Voraussetzungen. Ihre Kommission, so habe ich es in Erinnerung, hat sich dazu in der Diskussion etwas überlegt. Die Frage ist schon, wie man diese Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen fördern will. Es geht um die Möglichkeit der ganzen, der vollen Rückerstattung. Ihre Kommissionsmehrheit ist zum Schluss gekommen: eine teilweise Rückerstattung – ja, unter bestimmten Voraussetzungen. Aber eine volle Rückerstattung ist schwer zu begründen. Es wird hier nach wie vor CO₂ ausgestossen.

Was nicht geht, ist die Minderheit Schmid Martin mit der vollen Rückerstattung. Sie macht wirklich keine Differenzierung mehr. Man kann die Voraussetzungen voll oder teilweise erfüllen. Wir sind deshalb der Meinung, dass es zu weit geht, hier nun einfach eine volle Rückerstattung ins Gesetz zu schreiben. Der Bundesrat hat Ihnen einen guten Mittelweg aufgezeigt, indem man sagt, es wird "ganz oder teilweise zurückerstattet"; so kann man es differenziert tun. Die Bedingungen sind hier festgeschrieben. Damit lassen Sie die Möglichkeit einer vollen Rückerstattung zwar offen. Diese wird, muss ich Ihnen sagen, eher die Ausnahme sein. Aber ich denke, die Möglichkeit bleibt nach wie vor bestehen.

In diesem Sinne würde ich Sie hier bitten, dem Bundesrat zu folgen und sonst Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Le président (Fournier Jean-René, président): Le Conseil fédéral maintient sa proposition à l'alinéa 1.



Abs. 1 – Al. 1

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen
(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag des Bundesrates ... 21 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 20 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Abs. 3 – Al. 3

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich habe schon vorhin kurz erwähnt, dass die Kommission den Antrag der Minderheit Schmid Martin mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt hat. Aus Sicht der Kommission würde dieser Absatz für die Unternehmen keinen Gewinn darstellen.

Schmid Martin (RL, GR): Ich vereinfache es: Nachdem jetzt der Rat dem Bundesrat gefolgt ist, macht es eigentlich wenig Sinn, jetzt zu meinem Konzept überzugehen. Ich würde sagen, dass wir nicht mehr darüber abstimmen, weil wir vorhin ja dem Konzept des Bundesrates gefolgt sind.

AB 2019 S 906 / BO 2019 E 906

Le président (Fournier Jean-René, président): A l'alinéa 1, vous avez soutenu la proposition du Conseil fédéral. Dès lors, il n'est pas nécessaire de voter sur la minorité Schmid Martin à l'alinéa 3. Celle-ci a été formellement retirée.

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 35a

Antrag der Minderheit

(Rieder, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Titel

Betreiber von Sonderabfallverbrennungsanlagen

Abs. 1

Betreibern von Sonderabfallverbrennungsanlagen wird die CO₂-Abgabe auf Gesuch hin ganz oder teilweise zurückerstattet, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- a. die Anlage muss hauptsächlich auf die Entsorgung von Sonderabfällen ausgelegt sein;
- b. der Betreiber muss sich gegenüber dem Bund zur regelmässigen Berichterstattung verpflichten.

Art. 35a

Proposition de la minorité

(Rieder, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Titre

Exploitants d'installations d'incinération des déchets spéciaux

Al. 1

La taxe sur le CO₂ est remboursée entièrement ou partiellement aux exploitants d'installations d'incinération des déchets spéciaux qui en font la demande lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a. l'installation doit être conçue principalement pour éliminer des déchets spéciaux;
- b. l'exploitant doit s'engager à faire régulièrement rapport à la Confédération.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Auch hier habe ich bereits kurz schon erwähnt, um was es genau geht. Der Minderheitsantrag Rieder will für die Sonderabfallverbrennungsanlagen eine eigene Regelung zur Rückerstattung der CO₂-Abgabe. Im Vorschlag des Bundesrates sind die bekannten Sonderabfallverbrennungsanlagen wie bisher über eine Teilnahme am EHS in einem Verminderungssystem eingebunden. Nun



sollen die EHS-Unternehmen aber auch nach 2020 über ein freiwilliges Opt-out ihre Anlagen herausnehmen können. Bisher zahlen die Sonderabfallverbrennungsanlagen bei einem Opt-out für ihre Stützfeuerungen die CO₂-Abgabe, da sie keine Verminderungsverpflichtung abschliessen können. Diese Regulierungslücke ist jedoch im Vorschlag des Bundesrates beseitigt. Die Sonderabfallverbrennungsanlagen haben neu die Wahlmöglichkeit, über das Handelssystem oder die Verminderungsverpflichtung eine Befreiung von der CO₂-Abgabe zu erlangen. Der Minderheitsantrag hingegen gewährt eine Befreiung von der CO₂-Abgabe ohne Massnahmen, was der bisherigen Logik der Abgabebefreiung widerspricht. Einzige Gegenleistung ist eine regelmässige Berichterstattung. Deshalb lehnt die Kommissionmehrheit diese Minderheit ab.

Rieder Beat (C, VS): Das Klima für die Minderheiten ist schlecht, aber ich versuche es trotzdem noch einmal. *(Heiterkeit)*

Gleich eingangs: Die Sonderabfallverbrennungsanlagen erbringen nicht als einzige Gegenleistung eine Berichterstattung. Sie verbrennen in der Schweiz jenen Sonderabfall, den wir verursachen, nämlich 2 Millionen Tonnen pro Jahr. Das ist die Leistung, die sie erbringen.

Vielleicht muss ich das Ganze hier einfacher darlegen. In der Schweiz werden 2 Millionen Tonnen Sonderabfälle pro Jahr produziert. Entweder werden diese in der Schweiz verbrannt oder im Ausland. Der CO₂-Ausstoss bleibt sich gleich; tendenziell wird er höher, wenn wir das Ganze ins Ausland karren und dort verbrennen, weil wir dann noch CO₂-Ausstoss bei den Lastwagen haben. Es ist jetzt die Frage, ob wir unsere fünf Hauptstandorte für Sonderabfallverbrennung wirtschaftlich wettbewerbsfähig erhalten wollen.

In Artikel 4 des Gesetzes haben wir einen wichtigen Grundsatz festgelegt. Keine unserer Massnahmen sollte die Schweizer Wirtschaft wettbewerbsschädigend verunstalten. Genau das machen wir hier, wenn wir nicht der Minderheit zustimmen. Wieso? Weil sämtliche ausländischen Sonderabfallverbrennungsanlagen keine CO₂-Abgabe bezahlen, unsere Anlagen würden sie hingegen bezahlen. Der Anschluss an das Emissionshandelssystem ist nicht möglich, auch nicht mit dem Entwurf des Bundesrates.

Wenn wir also hier die fünf Standorte benachteiligen, heisst das einfach, dass in Zukunft mehr Sonderabfall, den wir selbst produzieren, im Ausland landet und dort verbrannt wird.

Wieso setze ich mich jetzt hier für diese Sonderabfallverbrennungsanlagen ein? Ich habe keine Aktien bei diesen Anlagen, nein. Wir haben je eine solche Anlage in Visp und Monthey, in Basel und Muttenz und in Dottikon. Es ist wahrscheinlich evident, wieso: Sie dienen der Industrie. Sie brauchen diese Sonderabfälle, damit sie auch wirtschaftlich sind und rentieren. Wenn wir hier nicht Hand bieten, dass sie die Möglichkeit kriegen, nach strenger Kontrolle durch die Bundesverwaltung von der CO₂-Abgabe ausgenommen zu werden, dann haben sie einfach einen Wettbewerbsnachteil, den sie nicht aufholen können, und werden am Ende der Fahnenstange keine valablen Konkurrenten gegenüber dem Ausland mehr sein.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Sie haben vorhin bei Artikel 35 im Zusammenhang mit den Wärme-Kraft-Kopplungs-Anlagen über die Abgabebefreiungsmöglichkeiten gesprochen. Da waren Sie sich einig: Das soll möglich sein, aber unter bestimmten Voraussetzungen.

Jetzt sprechen wir hier über die Sonderabfallverbrennungsanlagen. Eigentlich müsste hier, denke ich, das Konzept das gleiche sein. Es gibt die Möglichkeit, sich von diesen Abgaben zu befreien, aber dafür sind bestimmte Voraussetzungen einzuhalten. Es gibt jetzt schon neue Möglichkeiten. Sonderabfallverbrennungsanlagen haben ja neu die Wahlmöglichkeit, sich entweder über das europäische Emissionshandelssystem oder über eine Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe zu befreien. Das ist die neue Möglichkeit, die Sie schaffen. Aber zu sagen: "Nein, die Sonderabfallverbrennungsanlagen können sich gratis befreien lassen" – ohne Gegenleistung, nur mit der Berichterstattung –, das können Sie schwierig vertreten.

Sie haben natürlich Recht, Herr Ständerat Rieder, wir wollen nicht, dass diese Unternehmen ins Ausland gehen. Aber mit den Befreiungsmöglichkeiten, mit neu einer Wahl, ob sie mit dem Emissionshandelssystem oder mit einer Verminderungsverpflichtung arbeiten, gibt man ihnen wirklich die Möglichkeit, das zu tun, was für sie, für ihren Standort das Einfachste, das Beste ist. Mit einer voraussetzungslosen Abgabebefreiung würden Sie, glaube ich, einen Präzedenzfall schaffen, der auch schwierig zu begründen ist.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag der Kommissionminderheit abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen

Dagegen ... 27 Stimmen

(1 Enthaltung)



Art. 36

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Streichen

Abs. 2

Zurückerstattet werden 40 Prozent der CO₂-Abgabe, wenn der Betreiber nachweist, dass ...

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2019 S 907 / BO 2019 E 907

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Rieder)

Abs. 1

Die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen, für die der Betreiber nachweist, dass sie für die Erzeugung von Elektrizität eingesetzt wurden, wird zurückerstattet.

Abs. 2

Streichen

Art. 36

Proposition de la majorité

Al. 1

Biffer

Al. 2

La taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles est remboursée à hauteur de 40 pour cent si l'exploitant démontre ...

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Rieder)

Al. 1

La taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles est remboursée si l'exploitant démontre qu'ils ont été utilisés pour produire de l'électricité.

Al. 2

Biffer

Schmid Martin (RL, GR): Aufgrund des Entscheides bei Artikel 35 ziehe ich meinen Minderheitsantrag zugunsten des Konzeptes des Bundesrates zurück, weil es eine damit zusammenhängende Frage ist.

Le président (Fournier Jean-René, président): Comme vous avez soutenu, à l'article 35, la proposition du Conseil fédéral, la majorité se rallie ici aussi à la proposition du Conseil fédéral. La proposition de la minorité a été retirée.

Angenommen gemäss Antrag des Bundesrates

Adopté selon la proposition du Conseil fédéral

Art. 37, 38

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



4a. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Flugticketabgabe

Chapitre 4a titre

Proposition de la commission

Taxe sur les billets d'avion

Art. 38a

Antrag der Kommission

Titel

Gegenstand

Abs. 1

Der Bund erhebt im Hinblick auf die Emissionsverminderungsziele nach Artikel 1 Absatz 1 eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets von Luftverkehrsunternehmen, die an Flugpassagierinnen und -passagiere ausgegeben werden, die mit einem Flugzeug abfliegen, das mit fossilen Energieträgern betrieben wird und dessen Abflug nach schweizerischem Recht erfolgt (Flugticketabgabe).

Abs. 2

Ausgenommen sind:

a. Flugpassagierinnen und -passagiere, die:

1. sich im Transit oder im Transfer befinden;

2. das zweite Lebensjahr noch nicht vollendet und keinen eigenen Sitzplatz haben;

3. mit der Sicherheit im Luftverkehr beauftragt sind (Art. 21a Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948),

b. militärische und andere hoheitliche Flüge;

c. Flüge, die ausschliesslich aus zwingenden medizinischen Gründen erfolgen.

Abs. 3

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen vorsehen.

Antrag Janiak

Abs. 4

Am Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg ist die Flugticketabgabe im Rahmen einer staatsvertraglichen Lösung mit Frankreich auszuhandeln. Die Abgabe soll im französischen und schweizerischen Sektor gleich hoch sein und sich an der Abgabenhöhe in der Schweiz orientieren.

Art. 38a

Proposition de la commission

Titre

Objet

Al. 1

Compte tenu des objectifs de réduction des émissions prévus à l'article 1 alinéa 1, la Confédération prélève une taxe d'incitation sur les billets d'avion remis par des entreprises de transport aérien à des passagers à bord d'un avion qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur les billets d'avion).

Al. 2

Sont exclus:

a. les passagers:

1. en transit ou en transfert;

2. âgés de moins de deux ans sans siège attribué;

3. chargés de la sûreté dans l'aviation (art. 21a de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation).

b. les vols militaires ou autres vols destinés à des fins souveraines;

c. les vols effectués exclusivement à des fins médicales impératives.

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions.



Proposition Janiak

Al. 4

La taxe sur les billets d'avion appliquée à l'Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg doit faire l'objet d'un traité négocié avec la France. Le montant de cette taxe doit être équivalent dans les secteurs français et suisse et se fonder sur le montant de la taxe en vigueur en Suisse.

Art. 38b

Antrag der Kommission

Titel

Abgabepflichtige Personen

Abs. 1

Abgabepflichtig sind die Luftverkehrsunternehmen.

Abs. 2

Erfüllt das Luftverkehrsunternehmen seine Pflichten nicht oder kann es nicht mit vernünftigem Aufwand ermittelt werden, so werden zusätzlich der Luftfahrzeughalter und der Luftfahrzeugeigentümer abgabepflichtig. Das Luftverkehrsunternehmen, der Luftfahrzeughalter und der Luftfahrzeugeigentümer haften in diesem Fall solidarisch.

Abs. 3

Luftverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland müssen ein schweizerisches Zustellungsdomizil bezeichnen.

Abs. 4

Auf die Abgabefolge und die Mithaftung sind überdies die Artikel 10 und 11 MinöStG anwendbar.

AB 2019 S 908 / BO 2019 E 908

Art. 38b

Proposition de la commission

Titre

Personnes assujetties à la taxe

Al. 1

Sont assujetties à la taxe les entreprises de transport aérien.

Al. 2

Si l'entreprise de transport aérien ne remplit pas ses devoirs ou si elle ne peut pas être identifiée moyennant un effort raisonnable, sont également assujettis l'exploitant et le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, l'entreprise de transport aérien, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef répondent solidairement.

Al. 3

Les entreprises de transport aérien qui ont leur siège à l'étranger doivent désigner un domicile de notification en Suisse.

Al. 4

En ce qui concerne la succession fiscale et la responsabilité solidaire, sont applicables en outre les articles 10 et 11 LImpmin.

Art. 38c

Antrag der Kommission

Titel

Abgabehöhe

Abs. 1

Die Flugticketabgabe beträgt pro Flugticket mindestens 30 und höchstens 120 Franken.

Abs. 2

Der Bundesrat legt die Flugticketabgabe innerhalb des Rahmens nach Absatz 1 und allenfalls gestaffelt nach Beförderungsklassen und Reisedistanz so fest, dass die Erhebung der Abgabe und deren Überwälzung auf die Flugpassagierinnen und -passagiere eine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Emissionsverminderungsziele nach Artikel 1 Absatz 1 entfaltet. Er berücksichtigt dabei die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima, welche durch die abgabepflichtigen Luftverkehrsunternehmen verursacht werden, und die internationale Abgabesituation.



Abs. 3

Der Bundesrat kann von Luftverkehrsunternehmen getroffene Massnahmen, die zu einer substantziellen Verminderung der Treibhausgasemissionen führen, bei der Festsetzung der Abgabehöhe dieser Luftverkehrsunternehmen angemessen berücksichtigen.

Abs. 4

Sie ist in den Flugangeboten und auf den Flugtickets auszuweisen.

Antrag Lombardi

Abs. 1

... höchstens 120 Franken, jedoch höchstens das Doppelte des Durchschnitts der Abgaben der umliegenden Länder.

Art. 38c

Proposition de la commission

Titre

Montant de la taxe

Al. 1

La taxe sur les billets d'avion est, par billet, d'au moins 30 francs et au maximum 120 francs.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion dans les limites définies à l'alinéa 1 et, le cas échéant, en fonction de la classe et de la distance parcourue, de sorte que la perception de la taxe et sa répercussion sur les passagers aient un effet incitatif permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus à l'article 1 alinéa 1. Il tient compte des répercussions sur le climat du trafic aérien provoqué par les entreprises de transport aérien assujetties à la taxe ainsi que des taxes instaurées par les autres pays.

Al. 3

Le Conseil fédéral peut tenir compte de manière appropriée des mesures visant une réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre prises par les entreprises de transport aérien lorsqu'il fixe le montant de la taxe pour ces entreprises.

Al. 4

Elle doit être indiquée dans les offres de vol et sur les billets d'avion.

Proposition Lombardi

Al. 1

... et au maximum 120 francs. Elle ne dépassera pas le double de la moyenne des taxes prélevées par les pays environnants.

Art. 38d

Antrag der Kommission

Titel

Entstehung und Fälligkeit

Text

Die Flugticketabgabeforderung entsteht und wird fällig mit dem Abflug.

Art. 38d

Proposition de la commission

Titre

Naissance et exigibilité

Texte

La créance relative à la taxe sur les billets d'avion prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Art. 38e

Antrag der Kommission

Titel

Abgabeanmeldung



Abs. 1

Die abgabepflichtigen Personen reichen dem Bafu im Kalendermonat, der auf den Kalendermonat folgt, in dem die Flugticketabgaben fällig geworden sind, eine Abgabeanmeldung ein. Der Bundesrat regelt die erforderlichen Angaben.

Abs. 2

Die Anmeldung ist für die abgabepflichtige Person, die die Anmeldung ausgestellt hat, als Grundlage für die Festsetzung des Abgabebetrags verbindlich. Das Ergebnis einer amtlichen Prüfung bleibt vorbehalten.

Art. 38e

Proposition de la commission

Titre

Déclaration

Al. 1

Les personnes assujetties remettent une déclaration relative à la taxe sur les billets d'avion à l'OFEV dans le mois civil qui suit le mois civil au cours duquel les créances relatives à la taxe sur les billets d'avion sont devenues exigibles. Le Conseil fédéral règle les indications nécessaires.

Al. 2

La déclaration sert à fixer le montant de la taxe de manière contraignante pour la personne assujettie qui l'a remise. Le résultat d'un contrôle officiel est réservé.

Art. 38f

Antrag der Kommission

Titel

Veranlagungsverfügung, Zahlungsfrist und Verzugszins

Abs. 1

Das Bafu setzt aufgrund der Abgabeanmeldung den Abgabebetrag fest und stellt den abgabepflichtigen Personen die Veranlagungsverfügung zu.

Abs. 2

Die Zahlungsfrist beträgt 30 Tage.

Abs. 3

Bei verspäteter Zahlung ist ohne Mahnung ein Verzugszins geschuldet. Das Eidgenössische Finanzdepartement setzt den Zinssatz fest.

AB 2019 S 909 / BO 2019 E 909

Art. 38f

Proposition de la commission

Titre

Décision de taxation, délai de paiement, intérêt moratoire

Al. 1

L'OFEV fixe le montant de la taxe sur la base de la déclaration relative à la taxe sur les billets d'avion et notifie sa décision de taxation aux personnes assujetties.

Al. 2

Le délai de paiement est de 30 jours.

Al. 3

En cas de retard de paiement, un intérêt moratoire est dû sans sommation. Le Département fédéral des finances en fixe le taux.

Art. 38g

Antrag der Kommission

Titel

Sicherstellung, Nachforderung und Rückzahlung sowie Verjährung

Text

Auf die Sicherstellung, Nachforderung und Rückzahlung sowie die Verjährung der Flugticketabgabe sind die Artikel 23–25 und 37 MinöStG anwendbar. Vollzugsbehörde ist das Bafu.

**Art. 38g***Proposition de la commission**Titre*

Sûretés, perception subséquente et demande de restitution, prescription

Texte

En ce qui concerne les sûretés, la perception subséquente et la demande de restitution ainsi que la prescription de la taxe sur les billets d'avion, sont applicables les articles 23 à 25 et 37 Limpin. L'OFEV est l'autorité d'exécution.

Le président (Fournier Jean-René, président): Le rapporteur va se prononcer sur le chapitre 4a dans son ensemble.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir sind ja hier im 5. Abschnitt. Da geht es nachher vor allem um die Flugticketabgabe. Es ist mir wichtig, dass wir das ausführlich miteinander besprechen. Deshalb erlaube ich mir, das jetzt gleich vorzunehmen. Wir kommen nämlich zu einem Konzept, welches die Flugticketabgabe sowie den Klimafonds beinhaltet. Die einzelnen Artikel von 38a bis 38g gründen auf dem Umstand, dass wir bei einer Flugticketabgabe im Gegensatz zur CO₂-Abgabe das gesamte Verfahren im CO₂-Gesetz regeln müssen. Die Kommission hat sich für eine möglichst schlanke Variante entschieden, welche kein Vollzugsmonster darstellt.

Um was geht es? Fliegen ist in den letzten Jahren massiv billiger geworden. Mitten in der Hitzewelle 2019 mit Rekordtemperaturen in Frankreich und Deutschland waren am 25. Juli 2019 weltweit so viele Flugzeuge unterwegs wie noch nie. Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig in ein Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarländer. Zwischen 2010 und 2018 haben die privaten Flugreisen der Schweizerinnen und Schweizer um 56 Prozent zugenommen. Ohne Massnahmen ist der Flugverkehr in wenigen Jahren das grösste Klimaproblem der Schweiz; darin war sich die Kommission grossmehrheitlich einig.

Der Flugverkehr ist gemäss Treibhausgasinventar zu 11 Prozent für die Klimawirkung der Schweiz verantwortlich. Bei Gebäuden und in der Industrie gehen die CO₂-Emissionen zurück. Beim Strassenverkehr konnte der CO₂-Ausstoss mit bestehenden Massnahmen zumindest konstant gehalten werden. Eine vom Bafu in Auftrag gegebene Studie prognostizierte, dass sich die CO₂-Emissionen der Schweizer Landesflüge ohne zusätzliche Massnahmen zwischen 2014 und 2030 verdoppeln werden.

Nach einer Anhörung haben wir in der Kommission ausgiebig darüber debattiert. Dabei war die Abgabehöhe ein wichtiges Thema. Eine Lenkungsabgabe von 30 Franken pro Flug auf Europaflügen in der Economyklasse wird im Vergleich zum Wachstum ohne Flugticketabgabe und bei gleicher Annahme der Nachfrageelastizität zu einer Reduktion der Flüge um 10 Prozent führen; das hat eine Studie von Infras im Auftrag des Bafu 2016 ergeben. In Deutschland wurde bei einer tieferen Abgabe beobachtet, dass die Fluggesellschaft Ryanair offiziell wegen der eingeführten Abgabe ihr Angebot reduziert hat.

Der Vorschlag der UREK-SR delegiert die genaue Abgabehöhe innerhalb der gesetzlichen Spannweite von 30 bis 120 Franken an den Bundesrat. Er kann die Abgabehöhe nach Distanz und Beförderungsklasse differenzieren. Die Abgabe ist deutlich tiefer als die Klimafolgekosten des Flugverkehrs: Die Klimafolgekosten der Strecke Zürich-London in der Economyklasse betragen zwischen 45 und 63 Franken pro Flugticket, jene der Strecke Zürich-Tokio in der Economyklasse zwischen 240 und 336 Franken pro Flugticket.

Weil die Obergrenze der französischen Flugticketabgabe ab 2020 voraussichtlich 71 Euro beträgt, wird keine Verlagerung in den französischen Teil des Euro-Airports Basel-Mulhouse-Freiburg stattfinden. Hinzu kommt, dass der Staatsvertrag mit Frankreich im Jahr 2020 ohnehin neu verhandelt werden muss.

Gerne nehme ich auch gleich Bezug auf den Einzelantrag Janiak. Die Kommission ist sich bewusst, dass man sich mit Frankreich einigen muss. Aufgrund der aktuellen Situation, in der Frankreich schon eine Abgabe hat und per 1. Januar 2020 noch eine zweite einführen will, scheint mir und der Kommission, dass die Schweiz relativ viel Verhandlungsspielraum hat, zumal der französische Präsident Emmanuel Macron die klimapolitischen Anliegen teilt. Der Umstand, dass aktuell 92 Prozent der Abflüge nach Schweizer Recht erfolgen, hat damit zu tun, dass die Gebühren auf Schweizer Seite tiefer sind. Dass Frankreich das akzeptiert, ist bemerkenswert. Im Schreiben des Euro-Airports Basel-Mulhouse-Freiburg wird erwähnt, dass man auch nach Pass- oder Buchungsort unterscheiden können. Damit öffnet der Euro-Airport ein weiteres Feld für Verhandlungsoptionen. Auch das spricht dafür, das nicht im Gesetz, sondern dann auf Verordnungsstufe zu regeln.

Der Kommission war gleichzeitig auch wichtig, dass die Schweiz weiterhin ihre Hub-Strategie fahren kann. Somit werden Transitpassagiere analog zu ausländischen Flugticketabgaben von der Abgabe befreit; dabei



gilt es auch zu beachten, dass bei allen Passagieren mit Flugtickets ab einem Schweizer Flugplatz die Abgabe erhoben wird. Passagiere auf einem Flug ab Genf mit Zwischenlandung in Zürich, Basel oder Lugano gelten nicht als Transitpassagiere.

Der internationale Flugverkehr bezahlt in der Schweiz weder Mineralölsteuer noch Mehrwertsteuer oder CO₂-Abgaben. Die Flugticketabgabe korrigiert nur einen sehr kleinen Teil dieser versteckten Subventionen. 2017 hat die Mineralölsteuerbefreiung der internationalen Luftfahrt ab der Schweiz Kosten von 1,6 Milliarden Franken eingespart. Die Kommission war sich einig, dass wir nationale Massnahmen wollen, weil keine globalen Lösungen in Sicht sind. Als einziges Land in Mitteleuropa gibt es in der Schweiz keine Abgabe auf Flugtickets. Alle Nachbarländer – Frankreich, Deutschland, Österreich und Italien – kennen eine Abgabe auf Flugtickets. Auch das Corsia-Abkommen der Luftfahrtbranche ist keine Alternative; es führt weder zu einer Stabilisierung noch zu einer Reduktion der Flugverkehrsemissionen. Bis 2027 ist das internationale Corsia-Abkommen für alle Vertragsstaaten ohnehin freiwillig.

Mit dem Konzept, das Ihnen die Kommission vorschlägt, wird klar, dass diejenigen, die nicht oder wenig fliegen, finanziell belohnt werden. Mehr als die Hälfte der Einnahmen der Lenkungsabgaben wird an die Schweizer Bevölkerung zurückverteilt, ganz im Gegensatz zu den Flugticketabgaben in den Nachbarländern. Umweltfreundliches Verhalten wird finanziell belohnt, analog zur erfolgreichen CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Das bedeutet gleichzeitig, dass fast die Hälfte der Einnahmen der Flugticketabgabe in den neuen Klimafonds fliesst. Damit werden Projekte finanziert, damit die Herausforderungen des Klimawandels nicht allein den zukünftigen Generationen überlassen bleiben. Die Gelder des Klimafonds werden für Verwendungszwecke eingesetzt, die im

AB 2019 S 910 / BO 2019 E 910

Zweckartikel des CO₂-Gesetzes erwähnt sind. Ich gehe auf den Klimafonds noch separat ein.

Während der ganzen Diskussion hat sich die Kommission mit einer weiteren Frage beschäftigt, welche eine Flugticketabgabe umfasst, nämlich mit derjenigen des Emissionshandels. Alle Nachbarstaaten der Schweiz haben bereits heute sowohl Flugticketabgabe als auch EU-Emissionshandel für den Flugverkehr. Mit dem Zusammenschluss der CO₂-Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU wird ab 2021 ein Ticket für einen Europaflug gemäss Berechnungen des Bundesamtes für Umwelt 30 Rappen teurer. Ein Aufpreis im Rappenbereich reicht nicht für eine Lenkungswirkung. Interkontinentalflüge sind vom Emissionshandelssystem sogar ganz ausgeschlossen. Bitte beachten Sie dabei Artikel 38c Absatz 2. Die Kommission hat den letzten Satz bewusst so formuliert, dass der Bundesrat bei der Festlegung der Abgabehöhe auch die internationale Abgabesituation berücksichtigen muss. Somit haben wir mit diesem Satz zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen – nicht dass ich die beiden Anträge Lombardi und Janiak als Fliegen betiteln möchte. Aber genau diese beiden Anliegen werden dort bereits abgedeckt.

Ich halte also fest, dass das Konzept der Kommission dem Bundesrat die Kompetenzen gibt, alle Faktoren zu berücksichtigen. Der Antrag Lombardi könnte die Wirkung der Lenkungsabgabe gefährden. Wie beim Eintreten bereits erwähnt, wollen wir ein klares und griffiges Gesetz. Mit der Flugticketabgabe und dem Klimafonds werden von der Mehrheit der UREK-SR zwei neue Instrumente eingeführt. Dieses Konzept wurde zusammen mit der Verwaltung erarbeitet und von der Kommission einstimmig angenommen. Auf den Antrag Minder komme ich später zurück.

Janiak Claude (S, BL): Ich möchte zunächst festhalten, dass die Einführung der Flugticketabgabe bei uns, sowohl in Basel-Stadt wie in Baselland, völlig unbestritten ist: für das rot-grüne Basel sowieso und für das weniger rot-grüne Baselland ebenfalls. Aber wir haben eben keinen Schweizer Flughafen bei uns; der Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg ist eine binational geführte Anstalt des öffentlichen Rechts auf der Grundlage eines Staatsvertrags aus dem Jahre 1949. Im März 2017 wurde eine Ergänzung zum Staatsvertrag zur Regelung der Besteuerung im Schweizer Sektor durch Frankreich abgeschlossen. Änderungen des Steuerregimes am Euro-Airport bedürfen der beidseitigen Zustimmung. Das ist die Ausgangslage.

Die Zustimmung Frankreichs ist also nötig. Natürlich müssen wir auch bei uns in der nationalen Gesetzgebung eine Rechtsgrundlage schaffen.

Die Angst, die bei uns besteht, ist folgende: Falls Frankreich die Anwendung einer Schweizer Abgabe am Euro-Airport ablehnt, würden Flüge ab dem Euro-Airport allenfalls noch attraktiver, und das wollen wir nicht. Wir möchten nicht, dass beispielsweise Flüge von Easyjet ab Genf teurer werden und dann alle Passagiere nach Basel kommen, sodass wir bei uns noch mehr Flugbewegungen haben. Der Kommissionspräsident hat auch schon auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass man den Staatsvertrag anpassen muss.

Wenn Sie, Frau Bundesrätin, mir zu Protokoll geben können, dass das, was eigentlich der Inhalt des Antrages ist, dass man diese Einigung mit Frankreich suchen will und dass man auch davon ausgeht, dass man eine



gleich hohe Abgabe will und nicht eine tiefere als bei anderen Flughäfen, dann kann ich den Antrag zurückziehen. Aber ich möchte doch diese Gewissheit aus dem Mund der Frau Bundesrätin haben – aus dem Mund des Kommissionspräsidenten haben wir sie bereits –, dass man sich dieser Sache annimmt, dass die Botschaft ist: Wir möchten nicht Ausweichflughafen werden und dass dann alle zu uns kommen, wenn es günstiger wäre.

Lombardi Filippo (C, TI): Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Verwaltungsratspräsident des Flughafens Lugano, der krampfhaft um sein Überleben kämpft. Betroffen sind direkte und indirekte Arbeitsplätze und ein beträchtlicher Beitrag an das Bruttoinlandprodukt des Tessins – ungefähr 200 Millionen Franken pro Jahr nach Schätzung der Universität St. Gallen.

Ich anerkenne trotzdem die Notwendigkeit, dass auch die Luftfahrt ihren Beitrag zur Emissionsverminderung leisten muss. Sie macht es auch: Flugzeuge der neuen Generation emittieren 30 Prozent weniger als die der Neunzigerjahre; die Emissionen pro Passagierkilometer sind tiefer als bei einem durchschnittlichen Fahrzeug. Die Luftfahrt könnte noch mehr tun, wenn international abgesprochene Lösungen gefunden würden, z. B. was die Flugrouten betrifft – diese werden über gewissen Ländern künstlich verlängert –, was die Anflugverfahren auf verschiedene Flughäfen betrifft usw.

Trotzdem opponiere ich nicht gegen eine Flugticketabgabe, auch, um die Passagiere zu sensibilisieren. In diesem Sinne teile ich die Auffassung der Kommissionsmehrheit. Aber die Kommissionsmehrheit spricht von der Elastizität des Marktes. Ich weiss nicht, auf welchen exakt-wissenschaftlichen Kenntnissen die Berechnung basiert, dass mit dieser Abgabe 10 Prozent weniger geflogen werden könnte.

Wir haben vorhin lange über die Verlagerungswirkung der Benzinabgabe gesprochen. Wenn wir mit dem Tanktourismus gleich auch den Einkaufstourismus fördern wollen, müssen wir nur die Abgabe so erhöhen, dass es sich noch mehr rentiert, im Ausland einzukaufen und zu tanken. Deswegen haben wir hier notabene in mindestens zehn Artikeln die Regelungen der Europäischen Union erwähnt. Zum Beispiel sagen wir in Artikel 10: "Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der Regelungen der EU und kann gegebenenfalls die Zielsetzung anpassen." In Artikel 10a werden die Referenzwerte der Europäischen Union, vermindert um 15 Prozent, um 30 Prozent und so weiter, erwähnt. Wir machen also immer eine Referenz an das, was in der Europäischen Union passiert. In Artikel 11 sprechen wir von "Erleichterungen" für Personenwagen, die "nicht später als in der EU zu beenden" sind. In Artikel 12 sagen wir: Der Bundesrat berücksichtigt "die Regelungen der EU" – und so weiter. Der Referenzmarkt ist natürlich die Europäische Union, auf welche wir uns bei sämtlichen Bestimmungen, die ich erwähnt habe, denn auch beziehen.

Es geht hier eigentlich um die umliegenden Länder und nicht zwingend um die gesamte EU, zumal es keine europaweite Regelung für eine Flugticketabgabe gibt, zumindest bislang nicht. Was aber machen die umliegenden Länder? In Italien beträgt die Flugticketabgabe zwischen 6,5 und 7,5 Euro. Österreich macht es besser: Dort beträgt die Abgabe zwischen 3,7 und 17,5 Euro. In Deutschland beträgt sie zwischen 7,5 und 42 Euro. In Frankreich beträgt sie zwischen 5,7 und 53 Euro. Der durchschnittliche Mindestsatz in den umliegenden Ländern beträgt somit 6 Euro; der durchschnittliche Maximalsatz beträgt 30 Euro. Zu glauben, es würde mit einer im Vergleich zu den anderen Ländern derart viel höheren Abgabe zu keiner Verlagerung kommen, ist blauäugig.

Natürlich bin ich besonders sensibilisiert. Die Tessiner fahren nach Malpensa, wo es gut gelegene und sehr günstige Parkplätze gibt. Die Flugtickets kosten dort weniger als jene für Flüge aus der Schweiz, das wissen wir. Hier ist die Kaufkraft höher, es gibt die Frankenstärke, zumal hier in der Schweiz auch andere Kosten höher sind als in den umliegenden Ländern. Man fährt also nach Malpensa oder nach Bergamo und fliegt von dort viel günstiger, als wenn man von Zürich aus fliegen würde.

Zu glauben, das sei nur ein Problem der Tessiner, ist auch blauäugig: Man kann natürlich von Genf nach Lyon und zurück fahren, bei der Rückfahrt noch tanken und vielleicht in einem Supermarkt die Einkäufe der Woche tätigen. Aus Zürich wird man vielleicht nicht nach München, Frankfurt oder Wien fahren – man wird aber fliegen und die Abgabe der Europaflüge bezahlen, dann die Tickets aus Frankfurt, München oder Wien, die günstiger sind als aus Zürich, kaufen. Das ist bekannt, darüber wurde auch berichtet, das ist auch die Politik der Lufthansa-Gruppe, aber wir wollen das jetzt nicht noch kommentieren.

Die Tickets sind so schon günstiger, und dazu kommt die Differenz von 90 Franken zwischen 30 und 120 Franken zum Tragen. Ich bin überzeugt, dass wir eine Abgabe einführen müssen, aber wenn wir damit nur erreichen, dass die Passagiere ihre Flughäfen wechseln und dass dieser Flugverkehr in andere Länder verlagert wird, haben wir nicht nur für den

AB 2019 S 911 / BO 2019 E 911

Standort Schweiz sehr wenig getan, sondern auch – so glaube ich – für die CO₂-Emissionsbekämpfung.





Deswegen schlage ich eine sehr einfache Anpassung von Artikel 38c vor: mindestens 30 Franken und höchstens 120 Franken, jedoch höchstens das Doppelte des Durchschnitts der Abgaben der umliegenden Länder. Doppelt so viel ist schon etwas – wir werden wie immer die Musterschüler sein –, aber doppelt so viel ist eine Begrenzung, die unserem Standort vielleicht nicht so sehr schadet als vier- oder fünfmal mehr als in den umliegenden Ländern.

Ich bitte Sie, diesen Einzelantrag zu unterstützen.

Vonlanthen Beat (C, FR): Die Flugticketabgabe ist ein ganz zentrales Instrument, nicht zuletzt auch, um die Glaubwürdigkeit der Massnahmen des CO₂-Gesetzes zu erhöhen. Wir haben in der Eintretensdebatte eigentlich schon ausführlich und grundsätzlich darüber gesprochen. Trotzdem noch einmal: Wir können nicht verlangen, dass die Hausbesitzer möglichst rasch ihre Häuser sanieren und die fossilen Heizungen auswechseln und dass die Autofahrer zusätzliche Rappen auf den Liter Benzin bezahlen, und gleichzeitig unwidersprochen den heutigen Trend hinnehmen, wonach wir mit wenig Geld, sogar mit sehr wenig Geld, von Zürich nach Barcelona oder von Genf nach Paris fliegen können. Eine Lenkungsabgabe ist daher mehr als angezeigt.

Die vorgesehenen 30 bis 120 Franken, welche der Bundesrat als gesetzliche Spannbreite zur Verfügung hat, können adäquat eingesetzt werden, damit erstens eine effektive Lenkungswirkung erreicht werden kann, damit zweitens finanziell belohnt wird, wer nicht oder wenig fliegt, und damit drittens ein Teil der eingenommenen Gelder für Klimaschutzmassnahmen verwendet wird.

Es scheint mir wichtig zu betonen, dass gemäss wissenschaftlichen Studien eine Lenkungswirkung effektiv erreicht wird. Die Infras-Studie im Auftrag des Bafu von 2016 hat ja zum Ausdruck gebracht, dass eine Lenkungsabgabe auf Europaflügen in der Economyklasse von 30 Franken pro Flug zu einer Reduktion der Flüge um rund 10 bis 20 Prozent führen wird. Wir haben ja hier gerade bei den Kurzstrecken alternative Transportmöglichkeiten.

Noch ganz kurz eine Bemerkung zum Einzelantrag Lombardi: Es scheint mir falsch zu sein, den Beurteilungsspielraum des Bundesrates so stark einzuschränken. In seinem Entscheid über die Höhe der Flugticketabgabe wird die Regierung die ausländischen Abgaben berücksichtigen, unser Kommissionssprecher hat darauf hingewiesen. Wir haben das sogar in Artikel 38c Absatz 2 ganz am Schluss eingefügt. Der Bundesrat wird sich in seiner Beurteilung sicher fragen, ob und wie weit wirtschaftlich negative Auswirkungen für unsere Flugindustrie zu erwarten wären. Er wird entsprechend entscheiden können.

Berberat Didier (S, NE): Tout d'abord, j'aimerais vous dire que je défends le principe de cette taxe introduite par la commission. Je rappelle, même si cela a déjà été fait, que 49 pour cent du montant de cette taxe iraient dans le Fonds pour le climat et 51 pour cent seraient restitués à la population. Il n'y aurait donc pas un seul franc de cette taxe d'incitation qui irait dans le ménage fédéral, il est important de le dire. Ce n'est donc pas un nouvel impôt mais vraiment une taxe d'incitation. J'estime qu'elle est efficace, donc je suis opposé à la proposition Lombardi.

Je comprends bien les motivations de Monsieur Lombardi, mais il est clair que si l'on souhaite avoir un effet incitatif, il faudrait que le montant de la taxe soit substantiel.

Je souhaite dire que si on veut prendre des mesures, notamment pour les vols européens – parce qu'en ce qui concerne les vols intercontinentaux on n'a pas le choix de faire autre chose que de prendre l'avion –, il faut vraiment qu'on fasse en sorte de rendre abordable le prix du transport en train. Il est sûr que, même avec une taxe de 30 francs, se déplacer en train reste plus cher que de voyager en avion. Je me suis amusé ce matin à comparer sur Internet les prix des voyages en avion et en train. Deux exemples: pour un trajet Genève-Barcelone – j'ai regardé aujourd'hui, vers 9 heures, les prix changent à peu près toutes les minutes –, le prix le moins cher était de 90 francs en avion; par le train, il était de 163 francs. Un trajet Zurich-Berlin – pour nos collègues alémaniques – coûte 86 francs en avion et 160 francs en train, donc quasiment le double.

Donc si on souhaite vraiment, même avec une taxe de 30 francs, faire en sorte de changer les habitudes, notamment dans le cas des trajets intra-européens – pour lesquels c'est une aberration de prendre l'avion, par exemple pour aller de Genève à Paris ou pour aller de Zurich à Munich ou même à Berlin –, il faut absolument que l'on fasse cet autre effort.

Cela tombe très bien, parce que Madame la conseillère fédérale en charge de l'environnement et de l'énergie est aussi en charge des transports. Ce qu'il est vraiment important de voir réalisé – je sais que cela se fait déjà partiellement –, c'est qu'il y ait une offre supplémentaire de trains, et d'abord qu'il y ait une baisse des prix. Je sais bien qu'en Suisse les standards sont élevés, que les salaires sont corrects, que les prix des terrains sont plus chers, et qu'on a pris de nombreuses mesures contre le bruit: tout cela renchérit beaucoup les transports. Mais, par rapport à l'avion, il faut vraiment que l'on trouve une solution pour que les jeunes, notamment, mais



pas qu'eux, aussi les personnes de condition modeste, aient une solution de rechange.

Vous savez très bien, puisque vous vivez aussi dans la vraie vie, que les jeunes, par exemple, s'ils partent à trois ou quatre dans une autre région de notre pays, prennent la voiture, car cela coûte moins cher que les transports publics. Il faut donc que nous prenions des mesures ayant un impact sur le prix des transports en commun. Je sais qu'il existe déjà un certain nombre d'offres assez souples, avec par exemple la vente de billets dégriffés, mais il faut qu'on continue dans cette direction.

Au niveau européen, il s'agit d'encourager l'offre en matière de trains de nuit. Je sais que les chemins de fer autrichiens disposent d'une offre en la matière, mais si nous souhaitons réellement changer les habitudes, notamment pour les trajets intra-européens, il est donc important de non seulement prévoir une taxe sur les billets d'avion, nécessaire mais pas suffisante, mais aussi de disposer d'une offre, en matière de transport ferroviaire, qui soit réellement attractive pour les jeunes et les personnes aux revenus les plus modestes.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich habe ein Bild zu Hause, auf dem als Untertitel der Satz steht: "Ein Schritt ist immer ein Weg." Das heisst für mich eigentlich immer: Man muss halt irgendwann einen Schritt machen, wenn man sich auf den Weg begeben will. Wenn wir die aktuelle Diskussion bei der Flugticketabgabe zum Beispiel mit der Klimajugend diskutieren, wird dieser Schritt als viel zu klein besprochen. Wenn wir vorhin Kollege Lombardi zugehört haben, sieht man schon, welche Fragen schon ein kleiner Schritt aufwerfen kann. Das ist einfach unsere Realität. Die Frage lautet dann einfach: Muss man einen Schritt machen und dann halt gewisse Fragen beantworten, oder sagt man, ich mache überhaupt keinen Schritt bzw. mache ihn erst dann, wenn ich alle Antworten habe? Das ist immer die Standardfrage, die sich bei uns stellt. Ich möchte Ihnen empfehlen, machen wir einen Schritt.

Herr Janiak hat in seinem Votum – ich glaube, zu Recht – darauf hingewiesen, dass es noch Abmachungen braucht. Ich habe vollstes Vertrauen in die Frau Bundesrätin und in den Bundesrat; Sie werden wieder sagen, wie viel Vertrauen wir doch in Sie haben, aber dafür sind Sie gewählt, es tut mir leid. Ich habe vollstes Vertrauen, dass wir diese Verhandlungen hinkriegen. Ich darf sagen, ich habe zwei, drei Telefongespräche mit den entsprechenden Leuten in Basel geführt, und auch die haben eigentlich das Vertrauen, dass Sie es hinkriegen. Es ist also nicht so, dass wir es nur in die Frau Bundesrätin setzen müssen. Die Leute vor Ort haben mir gesagt, man sei sich am Flughafen Basel gewöhnt, mit einer Konsenspolitik zu arbeiten. Sie sind sehr optimistisch.

Zu dem, was Herr Lombardi beantragt: Selbstverständlich ist der Bundesrat gehalten, alles noch einmal zu prüfen und richtig zu machen, wenn er dies in Kraft setzt. Deshalb hat sich ja die Kommission nicht auf einen Betrag festgelegt. Der Bundesrat soll prüfen, was international geht. Er soll schauen, was möglich ist, was in Bezug auf CO2 am meisten bringt.

AB 2019 S 912 / BO 2019 E 912

Dann soll er entscheiden, welches wofür der richtige Tarif ist. Dies ist die Hausaufgabe, die es zu erledigen gilt. Wir geben hier dem Bundesrat eigentlich die Kompetenz, dies zu tun. In dem Sinne glaube ich, wenn wir jetzt sagen, der Tarif dürfe nicht höher als doppelt so hoch sein wie das, was im Ausland gilt, dann würde dies ja bedeuten, dass man in diesem Konzept die Untergrenze und die Obergrenze aufheben müsste. Wenn das Doppelte mehr wäre als die Obergrenze oder weniger als die Untergrenze, hätte man einen Widerspruch.

Ich muss Ihnen ehrlicherweise sagen: Wenn ich in die Welt hinausschaue und an den Kommissionssprecher erinnere, liegen wir mit diesem Minimalbetrag von 30 Franken nicht so quer in der Landschaft. Aber wenn der Bundesrat am ersten Tag, an welchem das Gesetz in Kraft tritt, die 120 Franken ausschöpfen würde, würden wir vermutlich ziemlich quer in der Landschaft stehen.

Die Frage ist – dieses Gesetz gilt ja etwa zehn Jahre -: Wo stehen wir 2030? Wir haben da einen gewissen Spielraum eingebaut. Sie haben es vorhin bei der CO2-Abgabe erwähnt, wo wir den Spielraum nicht ausgenützt haben. Ich weiss nicht, was wir 2030 dann an dieser Stelle hören werden, aber ich vermute, wir werden verstehen, dass der Bundesrat den Spielraum eigentlich verantwortungsvoll ausgenützt hat.

In dem Sinn glaube ich, Kollege Lombardi, müsste man eigentlich mit den Worten von Herrn Janiak sagen: Wenn Sie die entsprechenden Antworten der Bundesrätin erhalten, so könnten Sie auch Ihren Einzelantrag zurückziehen. Denn ich habe das Gefühl, dass wir in die richtige Richtung gehen, wenn wir hier bei der Mehrheit bleiben.

Eberle Roland (V, TG): Wir sagen Ja zu dieser Flugticketabgabe, wir sagen Ja zur Mechanik dieser Flugticketabgabe. Ich glaube, wir alle wissen nicht, wie auf dieses System reagiert wird. Es gibt in dieser ganzen Klimadebatte und -rechnung eine grosse Unbekannte: Das ist das Verhalten der Betroffenen, ob das jetzt der



einzelne Mensch mit seinem Reiseverhalten ist oder ob es die Industrie ist. Ich erinnere an mein Beispiel aus der Zementindustrie. Ob diese Industrien hierbleiben oder nicht, je nach Rahmenbedingungen, das wissen wir einfach nicht. Wir wissen auch nicht, wie das System reagieren wird. Ich verstehe, dass wir uns in dieser Debatte von Wünschen leiten lassen. Es ist aber auch unsere Pflicht, ab und zu zu überlegen, ob das, was wir da veranstalten, in den Modellen nicht auch Grenzen hat, denn diese Modelle sind ja alles andere als gefestigt. Ich will jetzt aber nicht diese Debatte vom Zaun brechen, sondern ich möchte einfach darauf hinweisen, dass Kollege Lombardi einen schlaun Antrag gestellt hat. Er lässt nämlich alle Eckwerte stehen, aber er antizipiert mögliches Verhalten. Er sagt: Okay, als Zeichen auch des Parlamentes, wonach wir wissen, dass wir das Verhalten der Einzelnen nicht im Griff haben, haben wir einen limitierenden Faktor eingebaut. Dieser macht nach meinem Dafürhalten Sinn und hat so, wie sie konzipiert ist, keine negativen Auswirkungen auf die Flugticketabgabe. Wenn Kollege Noser die Klimajugend zitiert, dann möchte ich Folgendes sagen: Wenn ich junge Leute am Flughafen frage – ich mache das nämlich –, tönt das ganz anders. Ich will das jetzt nicht ins Lächerliche ziehen, ich sage aber einfach, dass wir auch hier nicht wissen, wer sich in dieser ganzen Debatte in Zukunft wie verhält.

Es wäre meines Erachtens auch ein reifes Zeichen, wenn wir sagen würden: Wir haben alle einen guten Willen, wir wollen diese Ziele erreichen, wir sind aber wirklich nicht sicher, ob es funktioniert. Es gibt auch legitime wirtschaftliche Interessen, beispielsweise des Flughafens Lugano, aber auch von anderen kleineren oder grösseren Flughäfen. Bauen wir doch diese Barriere einmal ein. Wenn sie dann nicht funktioniert, sind wir in der Lage, sie wieder zu korrigieren. Denken wir daran: Wir müssen ja das Ganze auch einmal noch verkaufen.

Nochmals: Der Einzelantrag Lombardi ändert an der Systematik, an der Idee und am guten Willen überhaupt nichts, er macht aber noch einen Seitenblick auf mögliche Verhaltensveränderungen, die sich negativ auswirken, sodass wir letztlich die Ziele nicht erreichen. Wir wollen CO₂ aus der Luft entfernen, wir wollen keinen Umwegverkehr, wir wollen keine unnötigen Fahrten und keine unnötigen Kurz- oder Langstreckenflüge provozieren. Sagen wir also Ja zu diesem Einzelantrag Lombardi, und schauen wir, wie sich das auswirken wird. Ich bitte Sie, den Einzelantrag Lombardi zu unterstützen.

Rieder Beat (C, VS): Ich pflichte Kollege Eberle in einem Punkt bei. Sie haben es ja bereits in der Eingangsdebatte gehört: Wir haben historisch gesehen die höchsten Abflugzahlen in der Schweiz, von Zürich, Genf und Basel. Wir haben historisch gesehen die höchsten Passagierzahlen auf unseren Flughäfen. Und nun machen wir eine Massnahme, die im europäischen Umfeld relativ stark wirkt. Ich gebe diesbezüglich Kollege Lombardi Recht: Wir haben schon gewisse Sicherheitsmechanismen in diesem Gesetz eingebaut. Einer geht eigentlich immer vergessen, nämlich Artikel 4, die Grundsätze dieses Gesetzes. In Artikel 4 Absatz 3 heisst es: "Bei der Ausgestaltung der Massnahmen werden unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Machbarkeit berücksichtigt." Da verlange ich natürlich vom Bundesrat bei der konkreten Ausgestaltung der Flugticketabgabe, bei diesem Rahmen, den wir gesetzt haben, dass er sich an diese Grundsätze hält, wenn er dann effektiv zum Lenkungssystem greift. Wir haben in der Kommission auch verschiedenartige Lenkungssysteme diskutiert – nicht nur eines, sondern verschiedene.

Ein Punkt ist bedenklich. Wir sind vielleicht beim Grundansatz von 30 Franken relativ hoch gegangen. Aber wir stehen am Anfang dieser Debatte; es gibt einen Zweitrat, es gibt eine Entwicklung in diesem Gesetz. Ich gehe davon aus, dass diese Diskussion im Zweitrat und dann auch später bei uns noch ausführlich geführt werden wird. Vielleicht können wir dann das eine oder andere aus dem Einzelantrag Lombardi übernehmen.

Luginbühl Werner (BD, BE): Wenn ich meine Vorstellung, wie eine Flugabgabe aussehen müsste, mit dem vergleiche, was wir nun vorschlagen, dann hat das nicht mehr sehr viel miteinander zu tun. Das liegt aber daran, dass wir uns intensiv mit dieser Frage befasst haben. Wir haben wirklich verschiedenste Varianten geprüft, wir haben intensiv die Vor- und Nachteile dieser Varianten diskutiert. Und am Ende bin ich eben zum Schluss gekommen, dass wir hier durchaus eine pragmatische, recht gut austarierte Lösung haben, die einen ersten Schritt bedeutet, wie Kollege Noser es gesagt hat.

Ich habe mir eigentlich ursprünglich eine deutlich höhere Abgabe und einen deutlich grösseren Spielraum vorgestellt. Aber es gibt halt eben in den weiten Distanzen nicht sehr viele Alternativen zum Flugzeug.

Worum geht es der klaren Mehrheit der Kommission? Ich interpretiere das jetzt mal so: Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs und seines unglaublichen Wachstums liegen ja vor allem im Kurzstreckenbereich. Es ist heute so – die Schweiz ist ein Hochpreisland –, dass es billiger ist, am Wochenende in Wroclaw oder in Riga Party zu machen als zu Hause, wenn man für 19 Franken hinfliegen kann. Ich denke, in diesem Bereich sind wir schon gefordert, etwas zu tun.



Die Lösung, die wir nun auf dem Tisch haben, kann genau in diesem Bereich wirken. Wir haben den Transitverkehr herausgenommen. Wir haben die untere Grenze so gewählt, dass es immer teurer ist, ab einem Ausweichstandort im Ausland zu fliegen, wenn man dahin den Zug nimmt. So kann also durchaus die Wirkung erzielt werden, die wir uns erhoffen. Insofern sollten wir jetzt nicht noch weiter nach unten korrigieren und den Antrag Lombardi ablehnen.

Auch ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Hösli Werner (V, GL): Wir haben das in der Kommission schon intensiv diskutiert und sind am Schluss zur Lösung gelangt, dass wir dem Bundesrat relativ hohe Kompetenzen geben. Ich gehe jetzt einmal davon aus, dass sich der Bundesrat in der Gesamtbetrachtung der Probleme mit den an die Schweiz angrenzenden Flughäfen und mit der Wettbewerbsverzerrung sicherlich die richtigen Gedanken machen wird. Es ist ja auch nicht im Interesse des Bundesrates, wenn am

AB 2019 S 913 / BO 2019 E 913

Schluss alle zum Einsteigen nach Stuttgart oder Mailand gehen und die Fluggesellschaften, die in der Schweiz noch landen, irgendwie benachteiligt werden. Ich glaube, so viel Fingerspitzengefühl müsste man dem Bundesrat zutrauen und darf man ihm auch zutrauen.

Mich treibt ein bisschen etwas anderes um, wir wissen es aufgrund der Interpellation Minder 19.3650: Im Jahr 2018 haben die Departemente 21 000 Flugreisen gebucht. Die Tendenz war in den letzten Jahren jeweils steigend, und wahrscheinlich sind das nicht selten Flüge zu Umweltkonferenzen: Gerade beim UVEK ist in den letzten Jahren, 2016 bis 2018, die Zahl der Flüge um 10 Prozent angestiegen. Das ist nicht wenig.

Total betrachtet sind pro Arbeitstag 100 Bundesangestellte mit dem Flugzeug in der Luft – man muss sich das einmal vorstellen! Dieses Problem ist mit einer Flugticketabgabe nicht zu lösen, denn die Mehrkosten dafür bezahlt sowieso wieder der oder die Steuerzahlende. Hier nützt eine Lenkungsabgabe gar nichts, sondern es braucht, Frau Bundesrätin, eine Umlenkung im Denken des Bundesrates und der Verwaltung! Ich hoffe inständig, dass man sich im Bundesrat die richtigen Gedanken zu diesen Fakten macht. Nur mit einer Einführung der Flugticketabgabe kann er seine Hausaufgaben zur Minderung der Reise- und Fluglust in der Bundesverwaltung meines Erachtens nicht abhaken.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich habe bezüglich des Einzelantrages Lombardi noch in den Unterlagen nachgeschaut. Ich habe jetzt zugehört und habe wirklich auch grosses Verständnis für die Ausgangslage im Tessin. Nur: Was würde der Antrag eigentlich bedeuten? Da müsste sicherlich die Frau Bundesrätin noch ergänzen.

Wenn der Einzelantrag Lombardi durchkommen würde, dann wäre auch eine jährliche Anpassung der Flugticketabgabe nötig. Es bräuchte nicht nur eine Verordnungsänderung, sondern es müsste jedes Mal auch eine zwölfmonatige Übergangsregelung vorgesehen werden, und Sie wissen alle, dass Flugzeugtickets bis zwölf Monate im Voraus gekauft werden können. Das heisst auch wieder, dass es natürlich in dieser ganzen Thematik eine ziemlich breite Auslegeordnung gäbe, die wir dann schlussendlich auch berücksichtigen müssten. Wenn wir nochmals auf Artikel 38c Absatz 2, Seite 34 der Fahne, zurückkommen, sehen Sie, dass es im letzten Satz – den habe ich bereits erwähnt – heisst: "Er berücksichtigt dabei die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima, welche durch die abgabepflichtigen Luftverkehrsunternehmen verursacht werden, und die internationale Abgabesituation." Wir haben die internationale Abgabesituation hier also schon hineingenommen. Deshalb bitte ich Sie jetzt aus Sicht der Kommission, weil wir dies hier drin schon berücksichtigt haben, den Einzelantrag Lombardi nicht zu unterstützen, sondern dem Konzept der Mehrheit zu folgen.

Lombardi Filippo (C, TI): Monsieur le rapporteur, comment pouvez-vous dire qu'on va tenir compte des taxes internationales si la loi mentionne un minimum de 30 francs? Peut-être que pour le maximum, on va pouvoir tenir compte de la situation internationale. Mais si la loi prévoit un minimum de 30 francs, je ne vois pas comment on peut y déroger.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Danke für die Frage. Ich bin ja nicht Angestellter des Bundes, aber wir haben das, wie gesagt, ausführlich debattiert. Es müsste, denke ich, noch zusätzlich abgeklärt werden, was Sie mit "jedoch höchstens das Doppelte des Durchschnitts der Abgaben der umliegenden Länder" konkret meinen. Meines Erachtens ist das einfach zu "gummig", wenn ich das so sagen darf. Deshalb haben wir hier im letzten Satz von Artikel 38c Absatz 2 erwähnt, dass die internationale Abgabesituation zu berücksichtigen sei. Damit wollten wir am bestehenden Mechanismus festhalten. Jedenfalls muss das, wie gesagt, in der Kompetenz des Bundesrates liegen. Er wird diese sicherlich entsprechend wahrnehmen.



Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Etwas vorweg: Auch der Bundesrat sieht bei der Luftfahrt Handlungsbedarf in Bezug auf die Klimapolitik. Wir haben ein starkes Wachstum im internationalen Flugverkehr, es wurde von einigen von Ihnen erwähnt. Das steht dem Pariser Abkommen entgegen, das ist das Gegenteil von dem, wie man die Ziele dieses Abkommens erreichen kann.

Die Frage ist jetzt, welche Massnahmen man ergreift. Der Bundesrat hat sich dazu bereits im Rahmen einer Interpellation geäussert: dass aus seiner Sicht die Flugticketabgabe das Potenzial hat, die CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr zu vermindern, wenn sie entsprechend als Lenkungsabgabe ausgestaltet ist.

Es ist mir wichtig, nochmals darauf hinzuweisen: Ihre Kommission hat hier eine Lenkungsabgabe beschlossen. Das ist verfassungsrechtlich möglich. Wenn sie sie als Steuer ausgestaltet hätte, dann hätten Sie zuerst eine entsprechende Verfassungsänderung vornehmen müssen. In diesem Sinne hat Ihre Kommission eine Lösung gesucht und gefunden, die mit der heute geltenden Verfassung möglich ist.

Ich werde mich jetzt nicht im Detail äussern. Ihre Kommission hat sich sehr viele Gedanken gemacht. Sie hat eben auch die Auswirkungen im Sinne der Preiselastizität überprüft, also wie viel ein Preis ändern muss, damit es eine Auswirkung hat. Es ist schon so, wie Sie sagen, Herr Ständerat Eberle: Die genauen Reaktionen kann man nicht voraussagen. Aber immerhin haben wir jetzt mit der CO₂-Abgabe und mit der Abgabefreierungsmöglichkeit viel Erfahrung gesammelt. Die Flugticketabgabe ist jetzt auch nicht etwas völlig Neues, andere Staaten haben solche ja bereits eingeführt. Ich sage nachher noch etwas zum Unterschied zwischen der Regelung Ihrer Kommission und derjenigen in anderen europäischen Ländern.

Zuerst komme ich aber zum Einzelantrag Janiak. Das Bundesamt für Justiz geht davon aus, dass man die Flugticketabgabe im schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg einführen kann, aber wie Sie richtig ausgeführt haben, braucht es im französischen Sektor eine Verhandlung. Ich kann Ihnen nur so viel sagen: Ich bin hochmotiviert, diese Verhandlungen zu führen. Ich kann Ihnen den Abschluss nicht garantieren, aber das wissen Sie ja; wir haben ja auch keine Zwangsheirat und eben auch keine Zwangsverhandlungsabschlüsse. Ich bin nicht nur sehr motiviert, diese Verhandlungen mit Frankreich aufzunehmen und zu führen, sondern dabei auch ziemlich zuversichtlich. Denn Sie sehen, dass die Diskussionen in anderen Staaten nicht abnehmen; sie nehmen zu. Der Druck erhöht sich, und – als Politikerinnen und Politiker wissen wir das ja auch – wenn man sagt: "Die anderen machen das auch", dann kann man das der eigenen Bevölkerung auch einfacher verkaufen. Von daher kann ich Ihre Frage mit Ja beantworten: Wir werden diese Verhandlungen aufnehmen. Es ist vielleicht etwas speziell, wenn Sie das ins Gesetz schreiben, aber das müssen Sie entscheiden. Ich bin sehr motiviert, die Verhandlungen zu führen.

Zum Einzelantrag Lombardi: Ich habe Verständnis, dass Sie sagen, dass die Schweiz dann schon auch ein bisschen schauen soll, was die anderen machen. Aber der Kommissionssprecher hat es erwähnt: Der Artikel berücksichtigt die internationale Abgabesituation. Das ist genau der Auftrag. Sie sagen in Ihrem Einzelantrag relativ spezifisch "höchstens das Doppelte des Durchschnitts der Abgaben der umliegenden Länder". Dabei besteht das folgende Problem: Die umliegenden Länder haben zwar alle eine Abgabe, aber es ist eine Steuer, keine Lenkungsabgabe. Da müssten Sie mir dann schon sagen, wie Sie das berechnen. Bei uns geht mehr als die Hälfte dieser Abgabe an die Bevölkerung zurück. Bei den umliegenden Ländern geht nichts an die Bevölkerung zurück, es geht in die Staatskasse. Gut, irgendwann geht es auch so wieder zur Bevölkerung. Wir aber haben eine Lenkungsabgabe mit der Auflage – wir besprechen das nachher noch – des Klimafonds. Mehr als die Hälfte geht an die Bevölkerung zurück. Da müssten Sie mir schon sagen: Wie soll man eine solche Rechnung mit dem Durchschnitt machen?

Ebenfalls aufgeworfen wird die Frage, ob denn auch wir jedes Mal wieder anpassen müssen, wenn ein Land seine Abgabe

AB 2019 S 914 / BO 2019 E 914

anpasst. Müssen auch wir dann unseren Durchschnitt wieder anpassen? Ich denke, Sie haben mit der Versicherung, dass der Bundesrat bei der Festlegung der konkreten Flugticketabgabe die internationale Abgabesituation berücksichtigen muss, genau das eingebaut, was auch ich begrüsse, – dass nämlich die Situation vor allem in den umliegenden Ländern mit einbezogen wird.

Herr Hösli hat es richtig gesagt: Auch der Bundesrat will mit seiner Abgabe nicht einfach Umwegflüge generieren. Er will selbstverständlich auch nicht irgendeinen Wettbewerbsnachteil generieren und die Schweizer Flughäfen in eine speziell schwierige Situation führen. Ich glaube, so, wie es Ihre Kommission formuliert hat, ist es richtig, da besteht ein Auftrag. Aber so, wie Sie das formulieren, müssten wir ja sagen: Wir nehmen zwar das Doppelte des Durchschnitts, aber weil es eine Lenkungsabgabe ist, müssen wir eigentlich sagen, ist es ja viel mehr, weil die Hälfte wieder zurückgeht. Ich glaube, so können Sie die Situation nicht verbessern.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier klar zu sagen, was Sie wollen, so wie Ihre Kommission, dann aber trotzdem



festzuhalten, dass man die Situation der umliegenden Länder mit einbezieht.

Lombardi Filippo (C, TI): Es spielt für die Wettbewerbsfähigkeit keine Rolle, ob die Abgabe mit der Krankenkassenprämie oder so zurückerstattet wird. Das spielt überhaupt keine Rolle. Ich spreche hier von der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Schweiz im Vergleich zu anderen Standorten. Es ist beabsichtigt, mit der EU, mit Frankreich zu verhandeln. Verhandeln Sie mit allen Ländern, damit diese ihre Abgaben auch erhöhen! Das hat eine Wirkung auf die CO2-Emissionen. Wenn wir aber Passagiere aus der Schweiz zu ausländischen Flughäfen verlagern, vermindern wir keine CO2-Emissionen.

Mir geht es um die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich. Was dann mit der Abgabe passiert, ob sie in Frankreich für die Flüge des französischen Präsidenten oder für die Verbilligung der Zugpreise benutzt wird, das spielt überhaupt keine Rolle. Es ist der Vergleich zwischen den Abgaben, der wichtig ist. Sie nehmen in vielen Bereichen alle zwei Jahre eine Anpassung der Verordnung vor. Nehmen Sie eine solche Frist, und passen Sie die Abgabe alle zwei Jahre an den Durchschnitt an.

Janiak Claude (S, BL): Ich ziehe meinen Einzelantrag gestützt auf die Ausführungen von Frau Bundesrätin Sommaruga zurück, in der Erwartung, dass diese Abgabe dann nicht tiefer ist als auf den Schweizer Flughäfen.

Le président (Fournier Jean-René, président): La proposition Janiak à l'article 38a alinéa 4 a été retirée.

Art. 38c Abs. 1 – Art. 38c al. 1

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 28 Stimmen

Für den Antrag Lombardi ... 15 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

4b. Kapitel

Antrag Minder

Titel

Privatflugabgabe

Art. 38gbis Titel

Gegenstand

Art. 38gbis Abs. 1

Der Bund erhebt im Hinblick auf die Emissionsverminderungsziele nach Artikel 1 Absatz 1 eine Lenkungsabgabe auf abgehenden Flügen, die nicht von der Flugticketabgabe erfasst werden und die mit Flugzeugen durchgeführt werden, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden und deren Abflug nach schweizerischem Recht erfolgt (Privatflugabgabe).

Art. 38gbis Abs. 2

Er erhebt keine Privatflugabgabe auf Flügen, die nach Artikel 38a Absätze 2 und 3 von der Flugticketabgabe ausgenommen sind. Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen von der Privatflugabgabe vorsehen.

Art. 38gter Titel

Abgabepflichtige Personen

Art. 38gter Abs. 1

Abgabepflichtig sind die Luftfahrzeughalter, mit deren Flugzeugen Flüge nach Artikel 38gbis Absatz 1 durchgeführt werden.

Art. 38gter Abs. 2

Erfüllt der Luftfahrzeughalter seine Pflichten nicht oder kann er nicht mit vernünftigem Aufwand ermittelt werden, so wird zusätzlich der Luftfahrzeugeigentümer abgabepflichtig. Der Luftfahrzeughalter und der Luftfahrzeugeigentümer haften in diesem Fall solidarisch.

Art. 38gter Abs. 3

Bei Luftfahrzeughaltern ohne Zustellungsdomizil in der Schweiz ist der Flugplatzhalter, von dessen Flugplatz die Luftfahrzeughalter abfliegen, abgabepflichtig. Die Flugplatzhalter überwälzen die Abgabe auf die Luftfahrzeughalter.



Art. 38gter Abs. 4

Auf die Abgabefolge und die Mithaftung sind überdies die Artikel 10 und 11 MinöStG anwendbar.

Art. 38gquater Titel

Abgabehöhe, Entstehung und Fälligkeit

Art. 38gquater Abs. 1

Die Privatflugabgabe beträgt 500 Franken.

Art. 38gquater Abs. 2

Die Privatflugabgabeforderung entsteht und wird fällig mit dem Abflug.

Art. 38gquinqies Titel

Verfahren

Art. 38gquinqies Text

Die Artikel 38e bis 38g sind entsprechend auf die Privatflugabgabe anwendbar.

Chapitre 4b

Proposition Minder

Titre

Taxe sur les vols privés

Art. 38gbis titre

Objet

Art. 38gbis al. 1

Compte tenu des objectifs de réduction des émissions prévus à l'article 1 alinéa 1, la Confédération prélève une taxe d'incitation sur les vols en partance n'entrant pas dans le champ d'application de la taxe sur les billets d'avion et réalisés avec un avion qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur les vols privés).

Art. 38gbis al. 2

Elle ne prélève pas la taxe sur les vols privés sur les vols exclus du champ d'application de la taxe sur les billets d'avion en vertu de l'article 38a alinéas 2 et 3. Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions à la taxe sur les vols privés.

Art. 38gter titre

Personnes assujetties à la taxe

Art. 38gter al. 1

Sont assujettis à la taxe les exploitants d'aéronefs dont les avions sont utilisés pour réaliser les vols visés à l'article 38gbis alinéa 1.

Art. 38gter al. 2

Si l'exploitant de l'aéronef ne remplit pas ses devoirs ou s'il ne peut pas être identifié moyennant un effort raisonnable, est également assujetti le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef répondent solidairement.

Art. 38gter al. 3

Lorsque l'exploitant d'aéronefs n'a pas de domicile de notification en Suisse, est assujetti à la taxe l'exploitant de l'aérodrome duquel les avions de l'exploitant d'aéronefs décollent. L'exploitant de l'aérodrome répercute la taxe sur l'exploitant d'aéronefs.

AB 2019 S 915 / BO 2019 E 915

Art. 38gter al. 4

En ce qui concerne la succession fiscale et la responsabilité solidaire, sont applicables en outre les articles 10 et 11 Limpmin.

Art. 38gquater titre

Montant de la taxe, naissance et exigibilité

Art. 38gquater al. 1

La taxe sur les vols privés est de 500 francs.

Art. 38gquater al. 2

La créance relative à la taxe sur les billets d'avion prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Art. 38gquinqies titre

Procédure

Art. 38gquinqies texte

Les articles 38e à 38g s'appliquent par analogie à la taxe sur les vols privés.



Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission hat während der Beratung sehr viel Zeit in das gesamte Konzept investiert. Das Thema des Einzelantrages Minder war Gegenstand der Diskussionen, nur: Wir waren uns einig, dass die Flugticketabgabe eben auf Tickets erhoben wird. Die Komplexität bei Privat- und Rettungsflügen hat eben auch gezeigt, dass dort eine Umsetzung möglicherweise ein Bürokratiemonster würde, zum Beispiel bei der Erhebung der Abgabe – Stichwort Flugzeughalter ohne Domizil in der Schweiz. Hinzu kommt, dass eine faire Abgabe auch die Flugzeugtypen, die Grösse, das Alter und gleichzeitig auch den Treibstoffverbrauch berücksichtigen müsste.

Zudem waren wir uns in der Kommission einig, dass wir auf eine Flugticketabgabe verzichten können, wenn wir eine internationale CO₂-Besteuerung auf Kerosin haben. Deshalb hätten wir auch schon in der Diskussion, die wir ausführlich in der Kommission hatten, keine Mehrheiten für den Einzelantrag Minder gefunden; dies zu Ihrer Information.

Minder Thomas (V, SH): Die Flugticketabgabe ist unbestritten. Beim Lösungsansatz hat man eine Abstufung gewählt, wonach die Abgabe bei kurzen Flügen und solchen in der Economy Class weniger hoch ausfällt als bei Langstreckenflügen und Flügen in der ersten Klasse. Ziel war, sämtliche Passagiere, Passagierklassen und Fluglängen zu erfassen.

Vielleicht nicht gerade vergessen, aber zumindest keinen geeigneten Lösungsansatz gefunden hat man für jegliche Flüge mit Privatjets ausgehend von der Schweiz. Damit gibt es für diese auch keine Abgabepflicht, denn die Benutzer von Privatjets kaufen kein Ticket oder zumindest kein klassisches Flugticket. Diese Unterlassung ist ein Fehler, und der muss korrigiert werden. Privatflüge in und aus der Schweiz heraus müssen ebenfalls erfasst werden. Auch Personen, welche im Privatjet fliegen, sollen eine CO₂-Taxe bezahlen. Mir ist bewusst, dass die Lenkungswirkung bei dieser gutbetuchten Klientel nicht riesig sein wird, doch im Volk würde es niemand verstehen, wenn wir Economy-Class-Flüge taxieren, die Privatjets hingegen, mit ihren noch viel problematischeren Flügen, geradezu über die CO₂-Abgabe hinwegfliegen lassen würden. Allerspätestens im Nationalrat würde dieses Anliegen aufgegriffen. Wir sind also gut beraten, bereits hier im Erstrat Privatjets zu erfassen.

Was ganz genau unter "Privatjet" fällt, überlasse ich dem Bundesrat. Er kann das in den Ausführungsverordnungen definieren; ich habe es bewusst offengelassen. Selbstverständlich geht es beim Fliegen im Privatjet in erster Linie um das gewerbsmässige Fliegen und nicht um Schulungs-, Rettungs- und Trainingsflüge oder um Flüge im Zusammenhang mit dem Holzen oder dem Versorgen von Hütten im alpinen Gebiet. Die Rega usw. würde ebenfalls nicht tangiert. Artikel 38gbis Absatz 2 meines Antrages ermöglicht, genau solche Ausnahmen zuzulassen.

Wichtig ist auch festzustellen, dass bei einem Privatjet oftmals kein Ticket bestellt und ausgestellt wird, daher kann der Privatjetflug nicht über die Flugticketabgabe erfasst werden. Hier braucht es einen anderen Ansatz. Ich habe mit diesem Einzelantrag eine Privatflugabgabe von 500 Franken pro Start gewählt. Darunter fallen sollen aber auch alle touristischen Sightseeing-Flüge, die kommerzielle Privatflüge darstellen. Der Ansatz einer Taxe pro Start ist unbürokratisch.

Jeder Privatjet wird beim Starten vom abgehenden Flughafen in der Schweiz eine CO₂-Taxe von 500 Franken belegt und fakturiert haben. Gewicht des Fliegers, Anzahl Passagiere, Destination, Reisedistanz, Flugdauer – das spielt keine Rolle. Die Abgabe wird ebenfalls dem Klimafonds zugewiesen.

Eine Pauschale ist eine unbürokratische Lösung. Es stimmt, dass die 500 Franken willkürlich ausgewählt wurden. Das gilt aber auch für die Beträge 30 bis 120 Franken bei der Flugticketabgabe. Die Kerosinbesteuerung oder eine allfällige Kerosinauftankungstaxe habe ich verworfen, weil so das Risiko besteht, dass der Privatjet gar nicht mehr in der Schweiz auftanken würde.

Die Anzahl Flüge, Abflüge und Flüge innerhalb der Schweiz mit Privatjets konnte ich leider nicht eruieren. Was man jedoch weiss, wenn man auf Google sucht, ist, dass alleine während des WEF in Davos etwa 1500 Privatjets in der Schweiz landen und starten. Meine Einschätzung ist, dass es sich um mehrere Tausend Flüge mit Privatjets oder auch Sightseeing-Flüge pro Jahr handeln muss.

Ich bitte Sie, meinem Einzelantrag zu einer CO₂-Besteuerung für Privatjets mit einer Abflugtaxe zuzustimmen.

Cramer Robert (G, GE): Ce à quoi nous convie notre collègue Thomas Minder, par le biais de sa proposition qui est extrêmement développée, c'est à un débat de commission. Parce que si vous aviez déposé une proposition pour dire quelque chose comme "le Conseil fédéral peut prévoir de taxer les vols privés", on aurait parlé d'autre chose. Mais vous avez fait le choix de faire un texte qui est assez développé, et je me dois de vous poser quelques questions.

Le texte en langue française qui m'a été remis se réfère aux "vols privés". Dans votre intervention, vous avez



exclusivement utilisé le terme "Privatjet". Alors est-ce que l'on parle de "jets privés" ou de "vols privés"? Il y a là une grande différence. Si vous parlez des vols privés, je comprends qu'on devrait faire tomber sous le coup de cette disposition des vols, par exemple, qui relèvent des avions à hélice, avec lesquels des personnes pratiquant l'aviation font un tour de deux heures et viennent se reposer à l'aéroport; elles devraient donc payer 500 francs de taxe de décollage. Je comprends que ceux qui font du parachutisme et qui montent dans un avion pour ensuite se faire larguer en parachute devraient payer 500 francs de taxe. Je comprends que ceux qui font du planeur et qui se font remorquer par un avion devraient payer chaque fois 500 francs. J'ai le sentiment que tous ces cas risquent de représenter un gros pourcentage de ce que sont les vols privés, les vols en jet représentant vraisemblablement une fraction de ce volume.

Ensuite la question que je me pose, c'est de savoir ce dont nous sommes en train de parler. Est-ce que nous sommes opposés au fait que des avions soient dans le ciel ou est-ce que nous sommes en train de parler d'une loi sur le CO₂? Si nous parlons d'une loi sur le CO₂, on doit prendre des mesures qui visent à éviter des émissions, qui visent à éviter que trop de CO₂ parte dans l'air. Mais si vous visez les avions à hélice, leur consommation n'est pas notablement différente de celle d'une voiture. Donc si, demain, je vous dis que chaque fois que vous montez dans votre voiture, vous devrez payer 500 francs de taxe, je pense que vous trouverez que c'est un petit peu disproportionné.

Si je vous pose ces questions, c'est parce que je crains beaucoup ce genre de propositions qui ne sont pas étudiées en commission, pour lesquelles nous n'avons pas – mais peut-être que Madame la conseillère fédérale Sommaruga pourra nous donner quelques éléments de réponse – un rapport qui nous est soumis par l'administration et dont on ne peut pas chiffrer les effets. Parce que l'effet de ce genre de propositions, c'est de fournir des aliments à ceux qui vont déposer un référendum contre la loi.

Je me suis permis de rappeler, au cours du débat d'entrée en matière, que nous avons essayé de respecter un certain nombre de principes durant tous les travaux de commission. Le principe numéro un est de faire une loi qui permette de mettre en oeuvre l'Accord de Paris, et non pas une loi qui

AB 2019 S 916 / BO 2019 E 916

nous fasse plaisir en y mettant des choses que nous aimons ou que nous n'aimons pas, mais en y fixant des dispositions qui doivent viser une certaine efficacité. Deuxièmement, il s'agissait de faire une loi sur laquelle nous pourrions nous expliquer et sur laquelle, en cas de campagne référendaire, nous pourrions expliquer ce que nous avons fait et, surtout, rédiger une loi qui ne vise pas à créer de nouvelles oppositions que l'on n'aurait pas eues autrement et, ainsi, à multiplier les soutiens au référendum.

Voilà donc le sens de mon intervention. Je suis, à ce stade du débat en tout cas, extrêmement dubitatif. Autant je pourrais comprendre des normes qui concernent les "Privatjet", les jets privés, parce que, effectivement, ce sont de gros consommateurs d'énergie, autant je pense que les choses doivent être étudiées avec beaucoup plus, disons, de nuances et de précautions, s'agissant d'autres types de vols privés.

Minder Thomas (V, SH): Ich nehme gerne Stellung zum Votum des Kollegen Cramer. Herr Cramer, Sie wissen, sind Sie doch schon lange genug in diesem Rat, dass ich nicht in der Kommission bin und nur hier im Rat das Recht habe, Einzelanträge zu stellen.

Der Bundesrat wird das definieren. Ich habe ganz klar offengelassen, was man unter "Privatjet" versteht. Ich verstehe unter "Privatjet" Flugzeuge, die im Privatbesitz sind, sodass man für einen Flug kein kommerzielles Ticket kaufen muss. Die Leute müssen an irgendeinem Schweizer Flughafen lediglich das Flugzeug besteigen, um losfliegen zu können. Es geht also um Flüge, für welche kein Flugticket gelöst wird, sei es über das Internet oder an irgendeinem Schalter. Es geht um Flüge von Personen, die mit einem Flugzeug bzw. Privatjet unterwegs sind, das in ihrem Privatbesitz ist.

Der Text ist so offen formuliert, dass der Bundesrat die Ausnahmen, die Sie noch erwähnt haben, definieren kann.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich nehme gerne Stellung zum Einzelantrag Minder. Ich habe in der Tat grosses Verständnis für diesen Einzelantrag, denn Sie haben jetzt diese Flugticketabgabe beschlossen, wissen aber, dass da einfach noch einige ohne Flugticket fliegen, die von der Flugticketabgabe nicht betroffen sind. In Bezug auf die CO₂-Emissionen ändert sich aber natürlich nichts, ob Sie nun ein Flugticket haben oder nicht – da hat Herr Ständerat Minder tatsächlich den Finger auf einen wunden Punkt gelegt.

Gleichzeitig anerkenne ich Ihre Bemühungen, hier eine Formulierung zu finden – auch mit dem Betrag von 500 Franken –, die verfassungsmässig ist. Um verfassungsmässig zu sein, müssen Sie ja eine Lenkungsabgabe beschliessen. Da kommt aber schon das erste Fragezeichen vonseiten des Bundesrates: Inwiefern haben



500 Franken tatsächlich eine Lenkungswirkung? Der Privatflug ist wirklich die absolut teuerste Form, um sich fortzubewegen, und da sind 500 Franken einfach relativ wenig. Man müsste sich deshalb sicher anschauen, ob man hier wirklich schon von einer Lenkungswirkung sprechen kann, weil man sonst ein verfassungsrechtliches Problem hätte.

Ein zweites Problem, das sich hier stellt – man muss das auch deutlich sagen –, ist folgendes: Wenn Sie in der Schweiz mit einem Privatflieger fliegen, dann gibt es keinen Flugplan. Es ist wie mit dem Auto, Sie fahren einfach los, Sie müssen sich bei niemandem anmelden, Sie müssen niemandem sagen, wohin Sie gehen oder wann Sie zurückkommen. Von daher ist das Ganze etwas schwierig. Wie berechnen Sie dann diese Flugabgabe?

Wenn Sie eine Pauschale von 500 Franken haben, werden Sie dem effektiven Emissionsausstoss natürlich auch nicht unbedingt gerecht. Es macht ja in Bezug auf den Emissionsausstoss schon auch einen Unterschied, ob Sie zwei Stunden oder zehn Minuten in der Luft sind. Aber das Problem stellt sich, wie gesagt, nur bei Flügen innerhalb der Schweiz. Wenn Sie ins Ausland fliegen, ist es anders. Innerhalb der Schweiz ist es aber schwierig zu sagen, wohin bzw. wie weit Sie geflogen sind, um die Emissionen irgendwie auch zu berechnen. Wir haben in der Schweiz wahrscheinlich etwa eine oder etwas über eine Million Flugbewegungen pro Jahr. Da stellt sich einfach die Frage, wie Sie dem gerecht werden können. Also vielleicht muss das der Erstrat, der Nationalrat, noch einmal anschauen, vielleicht gäbe es auch eine andere Piste – ich sage das hier einfach, ich stelle keinen Antrag. Er könnte aber vielleicht sagen, dass man zum Beispiel für Businessjets oder für private Flugreisen zu touristischen Zwecken die Mineralölsteuer erhöht. Das ist ein einfaches Instrument: Wenn Sie weit und viel fliegen, ist es teurer, und wenn Sie weniger weit fliegen, ist es weniger teuer. Ob dies eine Lenkungswirkung hätte, müsste man anschauen – sie könnte unter Umständen gegeben sein. Die Pauschale von 500 Franken wird jedenfalls auch der effektiven Umweltbelastung nicht gerecht.

Ich bin mir bewusst, dass es hier eine Lücke gibt und es sich lohnt, das noch einmal anzuschauen. Dennoch würde ich Ihnen nicht empfehlen, diesem Antrag zuzustimmen, auch wenn Sie sich da sehr bemüht haben. Sie würden hier nämlich unter Umständen – ich sage es einmal so – mehr Angriffsfläche bieten als effektiv ein bestehendes Problem lösen. Das ist die Überlegung.

Deshalb würde ich Ihnen hier empfehlen, diesen Einzelantrag nicht anzunehmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Minder ... 18 Stimmen

Dagegen ... 16 Stimmen

(6 Enthaltungen)

5. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Klimafonds und Verteilung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe und aus der Flugticketabgabe

Antrag Minder

Klimafonds und Verteilung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Privatflugabgabe

Chapitre 5 titre

Proposition de la commission

Fonds pour le climat et répartition du produit de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur les billets d'avion

Proposition Minder

Fonds pour le climat et répartition du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés

Angenommen gemäss Antrag Minder

Adopté selon la proposition Minder

Art. 38h

Antrag der Mehrheit

Titel

Klimafonds



Abs. 1

Der Bundesrat errichtet für die Einlagen nach den Absätzen 2 und 3 einen Spezialfonds nach Artikel 52 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 7. Oktober 2005 (Klimafonds).

Abs. 2

Höchstens ein Drittel des Ertrags aus der CO₂-Abgabe, höchstens aber 450 Millionen Franken pro Jahr, und weniger als die Hälfte des Ertrags aus der Flugticketabgabe werden in den Klimafonds eingelegt.

Abs. 3

Der Ertrag aus den Versteigerungen von Emissionsrechten nach den Artikeln 23 Absatz 2 und 24 Absatz 2 und der Ertrag aus den Ersatzleistungen nach den Artikeln 17, 17c, 26, 29 und 34 werden ebenfalls in den Klimafonds eingelegt.

Abs. 4

Der Klimafonds wird im UVEK verwaltet. Die zuständigen Stellen sind so mit Mitteln zu versorgen, dass sie in ihrem Vollzugszuständigkeitsbereich die nötigen Zahlungen leisten können.

AB 2019 S 917 / BO 2019 E 917

Abs. 5

Die Eidgenössische Finanzverwaltung legt die Mittel des Klimafonds an. Sie werden in der Jahresrechnung des Bundes unter dem Fremdkapital bilanziert.

Abs. 6

Der Klimafonds darf sich nicht verschulden. Seine Mittel sind zu verzinsen.

Abs. 7

Die Eidgenössische Finanzkontrolle prüft jährlich die Rechnung des Klimafonds.

Abs. 8

Über die Einlagen und Entnahmen sowie den Stand des Fondsvermögens ist jährlich ein Bericht zu erstellen.

Abs. 9

Der Bundesrat kann vorsehen, dass nicht verwendete Mittel des Klimafonds gemäss Artikel 41 an die Bevölkerung und Wirtschaft verteilt werden.

Antrag der Minderheit

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Abs. 3

... Ersatzleistungen nach den Artikeln 17, 26, 29 und 34 werden ...

Antrag Minder

Abs. 2

... aus der Flugticketabgabe und der Privatflugabgabe werden ...

Art. 38h

Proposition de la majorité

Titre

Fonds pour le climat

Al. 1

Le Conseil fédéral constitue un fonds spécial pour les versements visés aux alinéas 2 et 3, conformément à l'article 52 de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances de la Confédération (Fonds pour le climat).

Al. 2

Un tiers au plus du produit de la taxe sur le CO₂, mais au plus 450 millions de francs par an, et moins de la moitié du produit de la taxe sur les billets d'avion sont versés au Fonds pour le climat.

Al. 3

Le produit de la mise aux enchères de droits d'émission prévue aux articles 23 alinéa 2 et 24 alinéa 2 et le produit des prestations de remplacement visées aux articles 17, 17c, 26, 29 et 34 sont également versés au Fonds pour le climat.

Al. 4

Le Fonds pour le climat est administré au sein du DETEC. Les services compétents doivent recevoir les moyens requis pour pouvoir effectuer les paiements nécessaires dans le cadre de leurs compétences en matière d'exécution.



Al. 5

L'Administration fédérale des finances assure le placement des ressources du Fonds pour le climat. Ces ressources apparaissent dans le bilan de la Confédération au titre des capitaux de tiers.

Al. 6

Un endettement du Fonds pour le climat n'est pas autorisé. Ses ressources doivent porter intérêts.

Al. 7

Le Contrôle fédéral des finances procède chaque année au contrôle des comptes du Fonds pour le climat.

Al. 8

Un rapport annuel est établi pour présenter les apports, les retraits et l'état de la fortune du Fonds pour le climat.

Al. 9

Le Conseil fédéral peut prévoir que les moyens non utilisés du Fonds pour le climat soient répartis entre la population et les entreprises, conformément à l'article 41.

Proposition de la minorité

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Al. 3

... le produit des prestations de remplacement visées aux articles 17, 26, 29 et 34 sont ...

Proposition Minder

Al. 2

... du produit de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés sont ...

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 38h handelt es sich um die Weiterführung des Konzeptes Flugticketabgabe und Klimafonds. Die Kommission möchte einen speziellen Klimafonds einführen und diesem aus verschiedenen Einnahmequellen Mittel zuweisen, so aus dem Ertrag der Versteigerungen von Emissionsrechten sowie aus den Sanktionseinnahmen vor allem bei Flugzeugen. Ausserdem sollen höchstens ein Drittel des Ertrages aus der CO2-Abgabe, höchstens aber 450 Millionen Franken pro Jahr, und weniger als die Hälfte des Ertrages aus der Flugticketabgabe – das sind 49 Prozent – in den Klimafonds fliessen. Dieser Artikel regelt dabei auch die Gouvernanz des Fonds.

Die Kommission hat diesem Vorhaben einstimmig zugestimmt. Sie sehen auf der Seite 36 auch noch eine Minderheit Fässler Daniel. Das hat sich aus meiner Warte aber erledigt, weil wir das in Artikel 17 bereits bestimmt haben.

Präsident (Stöckli Hans, erster Vizepräsident): Über den Antrag der Minderheit zu Absatz 3 wurde bereits bei den Artikeln 17b und 17c entschieden.

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen gemäss Antrag Minder

Adopté selon la proposition Minder

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 39

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Aus dem Klimafonds werden höchstens im Umfang der Mittel, die aus der CO2-Abgabe in den Klimafonds eingelegt wurden, für Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO2-Emissionen von Gebäuden, einschliesslich ...

Abs. 2

Mit jährlich 60 Millionen Franken aus den Mitteln nach Absatz 1 sowie den von den Kantonen nicht ausgeschöpften Globalbeiträgen finanziert der Bund insbesondere Massnahmen für:

a. Kantonale, kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für ortsgebundene erneuerbare



Energiequellen;

- b. Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung;
- c. Ersatz fossiler Heizungen und ortsfester elektrischer Widerstandsheizungen durch eine Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien;
- d. Absicherungen von Risiken von Investitionen in den Neubau und Ausbau thermischer Netze und der dazugehörigen Wärmeerzeugungsanlage, die mit erneuerbaren Energien gespeist werden;
- e. Absicherungen von langfristigen Risiken von Investitionen in die klimaverträgliche Modernisierung von Gebäuden;
- f. Installationen von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden;
- g. Anlagen zur Produktion und Einspeisung erneuerbarer Gase in das schweizerische Gasnetz.

Abs. 2bis

Der Bundesrat legt die Kriterien und Modalitäten der Unterstützung sowie den jährlichen Höchstbetrag der Finanzhilfen fest.

AB 2019 S 918 / BO 2019 E 918

Abs. 3

...

- a. In Ergänzung zu den Voraussetzungen nach Artikel 52 EnG werden Globalbeiträge nur Kantonen ausgerichtet, die über Programme zur Förderung energetischer Gebäudehüllen- oder Gesamtsanierungen verfügen und dabei eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten.
- b. In Abweichung von Artikel 52 Absatz 1 EnG werden die Globalbeiträge in einen Sockelbeitrag pro Einwohner und in einen Ergänzungsbeitrag aufgeteilt; der Ergänzungsbeitrag darf nicht höher sein als das Dreifache des vom Kanton zur Durchführung seines Programms bewilligten jährlichen Kredits; der Sockelbeitrag pro Einwohner beträgt dabei maximal 30 Prozent der verfügbaren Mittel.

Abs. 4, 5

Streichen

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli)

Abs. 3 Bst. b

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Fässler Daniel

Abs. 2 Bst. a

- a. Kantonale, kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für erneuerbare Energiequellen;

Antrag Häberli-Koller

Abs. 2 Bst. a

- a. Kantonale, kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für erneuerbare Energiequellen;

Antrag Wicki

Abs. 3 Bst. a

- a. ... Programme zur Förderung von Ersatzneubauten, energetischer Gebäudehüllen- oder Gesamtsanierungen verfügen und ...

Art. 39

Proposition de la majorité

Al. 1

Le Fonds pour le climat sera utilisé pour des mesures de réduction à long terme des émissions de CO₂ des bâtiments, y compris des mesures visant à réduire la consommation d'électricité au cours des mois d'hiver, tout au plus dans la mesure des moyens issus de la taxe sur le CO₂ investis dans le Fonds pour le climat ...

Al. 2

La Confédération consacre chaque année 60 millions de francs, issus des moyens prévus à l'alinéa 1 et des contributions globales aux cantons non utilisées, notamment au financement des mesures suivantes:

- a. planifications énergétiques territoriales cantonales, communales et supracommunales pour les sources



d'énergie renouvelable locales;

b. projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur;

c. remplacement des chauffages à combustibles fossiles et des chauffages électriques fixes à résistances par une production de chaleur par des énergies renouvelables;

d. couverture des risques liés aux investissements dans la construction et l'extension de réseaux thermiques et de l'installation de production de chaleur afférente, qui sont alimentés par des énergies renouvelables;

e. couverture des risques à long terme liés aux investissements dans des mesures de modernisation des bâtiments respectueuses du climat;

f. installation d'infrastructures de recharge dans les bâtiments multipartites;

g. installations servant à produire des gaz renouvelables et à les injecter dans le réseau gazier suisse.

Al. 2bis

Le Conseil fédéral fixe les critères et les modalités du soutien ainsi que le montant annuel maximum des aides financières.

Al. 3

...

a. en complément des dispositions de l'article 52 LEné, les contributions globales sont allouées uniquement aux cantons qui se sont dotés de programmes d'encouragement en faveur de l'assainissement énergétique des enveloppes des bâtiments ou d'assainissements globaux et qui garantissent une mise en oeuvre harmonisée;

b. en dérogation à l'article 52 alinéa 1 LEné, les contributions globales sont réparties entre une contribution de base par habitant et une contribution complémentaire; la contribution complémentaire ne doit pas représenter plus du triple du crédit annuel accordé par le canton à la réalisation de son programme; la contribution de base par habitant s'élève à 30 pour cent au plus des moyens à disposition.

Al. 4, 5

Biffer

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli)

Al. 3 let. b

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Fässler Daniel

Al. 2 let. a

a. planifications énergétiques territoriales cantonales, communales et supracommunales pour les sources d'énergie renouvelable;

Proposition Häberli-Koller

Al. 2 let. a

a. planifications énergétiques territoriales cantonales, communales et supracommunales pour les sources d'énergie renouvelable;

Proposition Wicki

Al. 3 let. a

a. ... de programmes d'encouragement en faveur de nouvelles constructions de remplacement, de l'assainissement énergétique des enveloppes des bâtiments ou d'assainissements globaux ...

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir kommen nun also zu diesem Block der Artikel 39 bis 43. Das ist das 5. Kapitel, ab Seite 36 der deutschen Fahne. Dabei geht es um die Verwendung des Ertrags aus der CO₂-Abgabe. Aus dem Klimafonds werden höchstens Gelder im Umfang der Mittel, die aus der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen in den Klimafonds eingelegt wurden, für Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden eingesetzt.

Bei Artikel 39 Absatz 2 sehen Sie, dass wir hier Klarheit schaffen. Der Bund finanziert mit jährlich 60 Millionen Franken aus dem Klimafonds sowie den von den Kantonen nicht ausgeschöpften Globalbeiträgen unter anderem Massnahmen für kantonale, kommunale und überkommunale räumliche Energieplanungen für ortsgebundene erneuerbare Energiequellen oder für den Ersatz fossiler Heizungen und ortsfester elektrischer Widerstandsheizungen durch eine Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien. Die Kommission macht hier eine konkrete, aber nicht abschliessende Aufzählung. Zusätzlich können Kantone, Gemeinden oder deren



Plattformen aus dem Klimafonds im Umfang von maximal 25 Millionen Franken pro Jahr darin unterstützt werden, Projekte zur Emissionsreduktion zu realisieren.

Schliesslich soll der Bund aus dem Klimafonds auch Massnahmen finanzieren, die darauf abzielen, durch den Klimawandel bedingte Schäden zu vermeiden. Insbesondere soll der Teil der Einnahmen aus der Flugticketabgabe für Klimainnovationen, auch im Flugsektor, eingesetzt werden. Im Weiteren sollen, analog zum heutigen Technologiefonds, der Zugang zu günstigem Risikogeld erleichtert und weltweit skalierbare Klimainnovationen unterstützt werden.

Zum Einzelantrag Fässler Daniel – den nehme ich hier gleich mit – zu Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a: Herr Fässler möchte das Wort "ortsgebundene" streichen, damit die

AB 2019 S 919 / BO 2019 E 919

Holzenergie nicht ausgeschlossen wird. Das Wort kann gestrichen werden. Zudem ist der Einzelantrag Häberli-Koller ja identisch.

Fässler Daniel (C, AI): Der Berichterstatter hat Ihnen bereits gesagt, um was es geht. Eine Überprüfung der Formulierung von Buchstabe a hat gezeigt, dass mit der Verwendung des Begriffs "ortsgebunden" die Nutzung von Solarwärme, Holz und Tiefengeothermie ausgeschlossen würde, denn Anlagen, welche diese erneuerbaren Energiequellen nutzen, gelten technisch als ortsungebunden. Dies wäre aus meiner Sicht nicht sachgerecht – im Gegenteil. Ich beantrage Ihnen daher, in Buchstabe a von Artikel 39 Absatz 2 das Wort "ortsgebundene" ersatzlos zu streichen.

Ich bitte Sie, diesen Antrag zu unterstützen, und ich bin guten Mutes, bei der Beratung dieser Vorlage doch noch ein Erfolgserlebnis zu haben. (*Heiterkeit*)

Präsident (Stöckli Hans, erster Vizepräsident): Das werden wir sehen. (*Heiterkeit*)

Häberli-Koller Brigitte (C, TG): Ich möchte wie mein Vorredner die Bezeichnung "ortsgebundene" hier streichen. Ich beantrage, dass bei der rollenden Energieplanung auch die Biomasse mit einbezogen wird. Holz gilt allgemein nicht als ortsgebunden, es kann ja überall verwendet werden, weil die Energiedichte gross genug ist, um auch Transporte zu rechtfertigen. Dabei wird vergessen, dass ein grosser Anteil des Holzes aber lokal als Energie genutzt werden kann.

Ähnlich verhält es sich mit organischen Abfallstoffen aus der Nahrungsmittelproduktion und Hofdüngern, die sinnvollerweise in Biogasanlagen genutzt werden, und dies zunehmend. Das Raumplanungsgesetz macht für landwirtschaftliche Anlagen eine Vorgabe für nichtlandwirtschaftliche Abfallstoffe zum Sammelradius von 50 Kilometer und für Hofdünger in der Regel von 15 Kilometer, was leicht als nicht ortsgebunden interpretiert werden kann.

Ich bitte Sie deshalb, hier das Wort "ortsgebundene" zu streichen, und danke Ihnen für die Unterstützung.

Schmid Martin (RL, GR): Obwohl ich in der Kommission der ursprünglichen Formulierung zugestimmt habe, habe ich mich überzeugen lassen, dass die von Frau Kollegin Häberli und von Kollege Fässler vorgeschlagene Öffnung und die Streichung der Voraussetzung "ortsgebunden" richtig ist. Das Ziel dieser Unterstützung ist, dass wir im erneuerbaren Bereich klimaverträgliche Varianten finden, dass wir alle Massnahmen untersuchen, auch in der Planung, die dazu beitragen, klimaschonend zu sein. Da leuchtet es wirklich nicht ein, warum man das nur bezogen auf die Ortsgebundenheit definieren will, denn der Bundesrat selbst kann noch viel mehr Voraussetzungen festlegen. Gerade in der Planung sollten wir eine gewisse Offenheit der Massnahmen haben, denn wir wissen heute noch nicht genau, in welche Richtung es geht. Es wird vielleicht auch neue Technologien, neue Verfahren geben, und da scheint es mir nicht richtig, das einzuschränken.

Wenn ich gerade das Wort habe: Frau Kollegin Häberli hat auch die Frage der Biogasanlagen eingebracht. Deshalb haben wir Buchstabe g aufgenommen. Die Biogasanlagen aus dem Klimafonds unterstützen zu können ist gerade auch eine Massnahme in diesem Bereich. Wir hatten in der Kommission einmal einen Antrag für 50 Millionen Franken; er wurde dann zurückgezogen, weil man gesagt hat, es seien sicher 30 Millionen. Mit diesem Konzept können gerade die von Ihnen, Frau Häberli, erwähnten Biogasanlagen in die Planungen aufgenommen werden. Es erscheint richtig, dass wir diese Mittel so einsetzen, dass wir effektiven Klimaschutz betreiben.

Mit den Massnahmen, um auch im Wärmebereich mehr Biogas einzuspeisen, auch vor Ort, werden wir die CO₂-Reduktionen auch in diesem Bereich hinbekommen – sofern die Massnahmen, wie sie die Kommission angedacht hat, umgesetzt werden können.

Ich beantrage, den Einzelanträgen zu folgen, weil wir das in der Kommission gar nicht so diskutiert haben.



Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ihre Kommission hat ja hier beschlossen, dass man umfassende Energieplanungen für erneuerbare Energiequellen unterstützen möchte; dazu gehören auch Abwärmenutzung oder die Nutzung von Seewasser. Ich denke, dass es nachvollziehbar und sinnvoll ist, auch die Nutzung von Holzenergie hier aufzunehmen, zumal Holzenergie gemäss verschiedenen Definitionen als ortsungebunden gelten kann, weil dieser Energieträger als Rohstoff transportiert werden kann. Daher macht es aus unserer Sicht Sinn, dass Sie diese Streichung vornehmen. Ich habe nicht den Eindruck, dass das den Überlegungen der Kommission entgegenstehe.

Aus diesem Grund mache ich Ihnen beliebt, den Einzelanträgen Fässler Daniel und Häberli-Koller zuzustimmen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Zuhanden der Materialien möchte ich gerne noch folgende Information geben, weil diese Bestimmungen gegenüber den nationalrätlichen Beratungen neu sind. Hier werden die Fördertatbestände für den Bund aufgezählt. Einleitend zu Absatz 2 hat die Kommission ein "insbesondere" aufgenommen. Die sehr bewusste Setzung dieses Wortes "insbesondere" bezieht sich auf die neuen Dinge, also Tatbestände, welche zum heutigen Zeitpunkt noch nicht berücksichtigt respektive bekannt sind – dies einfach als Präzisierung zuhanden der Materialien.

Zu Absatz 3 Buchstabe a bzw. dem Einzelantrag Wicki: Die Kommission hat die Ersatzneubauten nicht berücksichtigt. Das Thema der Ersatzneubauten wurde diskutiert. Wir haben deshalb in Artikel 8 Absatz 1bis für die Ersatzneubauten einen Ausnützungsbonus bis maximal 30 Prozent vorgesehen. Kollege Wicki fordert, dass wir das Wort "Ersatzneubauten" ergänzen. Ersatzneubauten sind wichtig, wenn es darum geht, den überalterten Gebäudebestand energetisch und vom Wohnkomfort her nachhaltig zu verbessern. Das war die Diskussion in der Kommission.

Wicki Hans (RL, NW): Die Kommission hat sich ja mit dem vorliegenden Entwurf relativ grosse Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs gesetzt. Damit wir diese auch erreichen können, sind wir aber gehalten, die richtigen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.

Wir wissen, dass neben dem Verkehr vor allem der Gebäudebereich grosses Potenzial aufweist. Entsprechend wurden im Rahmen der Kommissionsberatung – der Kommissionssprecher hat schon darauf hingewiesen – auch in Artikel 8 die energetischen Gebäudesanierungen und die Ersatzneubauten auf gleiche Stufe gestellt. Es ist meines Erachtens daher nur folgerichtig, dies hier in Artikel 39 ebenfalls zu tun.

Ersatzneubauten weisen bereits heute eine weitaus bessere Energiebilanz auf als sanierte Gebäude. Neben der energetischen Sicht leisten Ersatzneubauten zudem auch noch einen wesentlichen Beitrag zur Verdichtung und schonen somit auch noch unsere Bodenressourcen. Aus energetischer Sicht kann mit Ersatzneubauten die höchste Wirkung erzielt werden. Eine optimale Lösung ist aber immer im Einzelfall und im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zu suchen, damit die Verdichtung auch qualitativ hochstehend erfolgen kann.

Wir müssen selbstverständlich auch zu unserer Baukultur Sorge tragen. In einem Fall ist eine Sanierung oder eine Gesamtanierung die beste Lösung, in einem anderen Fall ist es eben der Ersatzneubau. Aus diesen Gründen erscheint es mir wichtig und auch richtig, dass der Ständerat die Ersatzneubauten ebenfalls in Artikel 39 ergänzt. Nur wenn die Kantone angehalten sind, entsprechende Rahmenbedingungen und wirkungsvolle Förderprogramme zu schaffen, kann die CO₂-Reduktion, insbesondere im Gebäudebereich, rechtzeitig erreicht werden.

Ich bitte Sie daher, meinen Antrag zu unterstützen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es ist in der Tat so, dass Ersatzneubauten wichtig sind, auch um den überalterten Gebäudebestand nachhaltig und energetisch zu

AB 2019 S 920 / BO 2019 E 920

verbessern. Das Verdichtungselement, das Herr Ständerat Wicki erwähnt hat, ist ebenfalls ein wichtiges Element. In diesem Sinne kann der Bundesrat diesem Einzelantrag gerne zustimmen. Allerdings muss man beim Vollzug – das muss man schon deutlich sagen – darauf achten, dass die Mitnahmeeffekte berücksichtigt werden. Häufig wird nämlich ein Ersatzneubau nicht vorwiegend aufgrund einer energetischen Sanierung vorgenommen, sondern weil man damit auch andere Verbesserungen ermöglicht. Das muss man dann im Vollzug genau anschauen.

Aber, grundsätzlich: Wir halten es für sinnvoll, hier auch die Ersatzneubauten zu erwähnen. Wir unterstützen deshalb diesen Einzelantrag.



Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Zu Absatz 3 Buchstabe b: Hier wird das Verhältnis für die Ergänzungsbeiträge für die kantonalen Programme gegenüber den kantonalen Beiträgen bei maximal 3 zu 1 festgelegt. Damit möchte die Kommission den Kantonen entgegenkommen. Damit wir uns richtig verstehen: Hier wird differenziert, und es werden nach klar definierten Kriterien unterschiedliche Verteiler festgelegt. Es muss also nicht ein Verhältnis von 3 zu 1 sein – es darf maximal so sein. Es ist ein sogenanntes Bonussystem. Die Minderheit Schmid Martin will bei der Fassung des Bundesrates bleiben. Diese sieht als Maximum anstatt das Dreifache nur das Doppelte des kantonalen Kredits vor. Die Mehrheit hat sich in der Kommission mit 10 zu 3 Stimmen durchgesetzt.

Schmid Martin (RL, GR): Ich teile die Position des Bundesrates. Diese erscheint mir in dieser Situation ausgewogen zu sein. Als ehemaligem kantonalem Finanzdirektor gefällt es mir überhaupt nicht, dass wir jetzt in den Kantonen zwar von einem Klimanotstand, von einer sehr wichtigen Frage reden, darüber diskutieren, dass man für das Klima etwas tun sollte, die Kantone gleichzeitig aber selbst nicht bereit sind, finanzielle Mittel für die von ihnen als so wichtig erachtete Politikgrundlage zur Verfügung zu stellen.

Wenn es wirklich ein wichtiges Anliegen ist, kann es doch nicht sein, dass die Kantone selbst nichts beitragen, keine finanziellen Mittel in die Hand nehmen wollen, um diesen Zielen letztlich zum Durchbruch zu verhelfen! Wenn wir das erreichen wollen, was wir hier diskutieren, dann müssen die Kantone auch selbst bereit sein, aus ihren finanziellen Mitteln entsprechend den Prioritäten Geld für den Umbau dieser Energiesituation und für diese Klimamassnahmen in die Hand zu nehmen. Deshalb kann es nicht sein, dass man jetzt einfach sagt, der Bund solle das alles finanzieren, sodass der Kanton zum Vollzugskanton, also zum Vollzugsbeamten des Bundes wird. Da wehre ich mich auch als Föderalist dagegen.

Ich bin der Auffassung, dass eben die Position des Bundesrates die richtige ist. Der Entwurf sieht zwar ein Bonussystem vor, er bedingt aber und baut darauf auf, dass die Kantone selbst auch etwas tun. Wie wollen wir diese Wende erreichen, wenn die Kantone und die Gemeinden selbst nicht mitmachen? Das leuchtet mir nicht ein. Deshalb, glaube ich, dürfen wir jetzt diese Mittel des Bundesrates nicht einfach erhöhen. Sonst ziehen sich die Kantone vielleicht noch mehr aus der Finanzierung zurück, weil sie sagen: Die Mittel kommen vom Bund. Ich glaube, das ist keine ehrliche Antwort auf diese Herausforderungen. Deshalb überzeugt mich der Entwurf des Bundesrates, der die Kantone inhaltlich und finanziell in die Pflicht nimmt.

Ich glaube, wir tun als Ständeräte gut daran, hier dem Bundesrat zu folgen.

Vonlanthen Beat (C, FR): Der ehemalige Finanzdirektor Schmid fordert den ehemaligen Energiedirektor Vonlanthen heraus. Ich muss ihn schon korrigieren: Die Kantone machen nicht einfach nichts! Die Kantone müssen die Gelder aus ihrer eigenen Kasse aufbringen. Die Bundesmittel werden hingegen über diese Teilzweckbindung der CO₂-Abgabe eingebracht. In diesem Sinne meine ich, dass diese Verdreifachung – heute ist es eine Verdoppelung – sehr wichtig ist, um die Ziele wirklich zu erreichen. Die Kantone werden motiviert sein, auch in ihren Budgetvorgaben die Gelder entsprechend zur Verfügung zu stellen, damit sie diese dreifachen Bundesgelder dann auch abholen und letztlich dazu beitragen können, dass wir die Ziele besser erreichen. Ich bitte Sie also klar, die Mehrheit zu unterstützen.

Rieder Beat (C, VS): Vor nicht allzu langer Zeit haben wir in diesem Rat bei Artikel 9 doch massiv in die Kompetenz der Kantone eingegriffen und ihnen ein Programm vorgegeben, dessen Einhaltung für sie eine schwere Aufgabe ist. Jetzt müssen wir auch die Mittel sprechen, damit die Kantone diesbezüglich eben auch Anreiz verspüren, ihre entsprechenden Kredite zu erhöhen. Mein Kanton macht das bereits, andere Kantone auch. Es ist sinnvoll, dass wir hier jetzt auch das finanzielle Zeichen setzen und nicht nur das strukturelle.

Bruderer Wyss Pascale (S, AG): Ich möchte gleich am vorangegangenen Votum anhängen: Das stimmt natürlich, es gibt diesen Konnex, und wir sind hier im Bereich der Gebäude, der ganz wichtig ist. Ich möchte einfach zusätzlich zum exregierungsrätlichen Schlagabtausch noch sagen, dass wir auch die Bürgerinnen und Bürger im Auge haben müssen. Natürlich haben die Kantone hier ein Interesse, mehr Möglichkeiten zu haben, attraktive Förderprogramme auf die Beine zu stellen. Deshalb wird dieser Antrag der Mehrheit auch unterstützt, ich unterstütze ihn auch.

Auch aus Sicht der Bürgerin und des Bürgers ist das einer jener zentralen Artikel, wo sie selber Teil dieses Wandels sein können, indem sie befähigt werden, auch selber vor Ort ihren Beitrag zu leisten, und dabei unterstützt werden. Es war mir noch wichtig, diese Perspektive einzubringen, ergänzend zu den kantonalen Interessen, die ich hier sehr legitim finde.

Ich möchte Sie also bitten, mit der Mehrheit zu stimmen.



Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Man muss sich einfach bewusst sein, dass bei diesem Gebäudeprogramm der Anteil des Bundes heute 75 Prozent beträgt. Also 75 Prozent bezahlt der Bund. Mit dem Antrag der Kommissionsmehrheit wäre der Anteil des Bundes dann knapp über 80 Prozent. Man müsste das fast schon als Bundesprogramm mit Kantonsbeiträgen bezeichnen. Man kann sagen, okay, das ist gut so, das ist eine Abgabe, die da zurückerstattet wird. Ich habe selbstverständlich auch nichts dagegen, aber man muss sich der Dimensionen bewusst sein.

Hinzu kommt noch, dass im letzten Jahr von den 364 Millionen Franken, die für das Gebäudeprogramm an die Kantone ausbezahlt wurden, 70 Millionen von den Kantonen nicht verpflichtet worden sind, weil sie sonst auch selber hätten Geld einschiessen müssen. Man muss schon sehen, dass es ein bisschen harzt. Man kann nicht generell sagen, dass die Kantone ihre Aufgabe nicht wahrnehmen könnten, weil vom Bund zu wenig Geld komme, und man müsse jetzt ein bisschen mehr geben, damit man überhaupt etwas tun könne.

Gleichzeitig, denke ich, haben diese Überlegungen natürlich auch ihre Berechtigung. Deshalb bin ich gegenüber dem Antrag Ihrer Kommissionsmehrheit etwas milder gestimmt; ich vertrete hier aber – wie auch die Minderheit Schmid Martin – selbstverständlich den Entwurf des Bundesrates. Wenn Sie sehen, dass wir noch Geld zurückbekommen, dass das Geld gar nicht verpflichtet wird und Sie jetzt auf über 80 Prozent gehen wollen, dann ist das schon etwas schwierig zu begründen. Weil ich vermute, dass sich auch hier die Kommissionsmehrheit durchsetzt, möchte ich, dass man zuhänden der Materialien festhält, dass der Bundesrat bei der Festlegung der Kriterien, der Modalitäten und des jährlichen Höchstbetrags Ihren allfälligen Entscheid berücksichtigt und dann in der Folge den für die Kantone in Form von Globalbeiträgen zur Verfügung gestellten Betrag auch entsprechend reduzieren würde.

Sie haben in Artikel 9 Ihre Vorstellungen an die Kantone festgeschrieben. Ich denke, da sind wir uns wahrscheinlich wieder alle einig. Sie haben auch klar gesagt, dass die Kantone, die vorwärtsmachen, die auch selber Mittel eingeschossen haben, die klare Konzepte haben und ihrer Bevölkerung etwas geben, allenfalls den Faktor 3 erhalten sollen, da sie selber tatsächlich auch aktiv geworden sind und sich

AB 2019 S 921 / BO 2019 E 921

einbringen. Frau Bruderer Wyss hat zu Recht gesagt, dass wir das für die Bevölkerung und für die Hauseigentümer machen. Da muss der Hauseigentümerverband nicht einfach dagegen sein, sondern er soll unsere Leute unterstützen, damit die Hauseigentümer auch tatsächlich die entsprechenden Sanierungen machen können. Ich glaube, diese Differenzierung müssten wir machen.

In diesem Sinne, würde ich sagen, war Ihr Entscheid bei Artikel 9 mit dem Überbrückungsvorschlag von Herrn Ständerat Graber wichtig. Ich habe auch bei den Kantonen gesehen, dass es bei ihnen gut angekommen ist, dass man hier den Föderalismus doch auch respektieren will und diese Differenzierung vorgenommen hat. Da ist es besser verständlich und nachvollziehbar, wenn Sie hier Ihrer Kommissionsmehrheit folgen. Der Bundesrat war und ist hier der Meinung, dass 75 Prozent Bundesanteil an einem Programm eigentlich schon recht viel sind. Sie könnten das auch gegenüber den Kantonen gut vertreten.

Fässler Daniel (C, AI): Ich wollte mich vorhin im Rahmen der Voten aus der Kommission nicht melden, weil ich nicht ordentliches Kommissionsmitglied bin, sondern dann ein Votum als Ratsmitglied abgeben. Diese Möglichkeit wurde nicht eröffnet, deshalb habe ich mich jetzt noch gemeldet.

Ich möchte nur etwas zu Kollege Schmid sagen. Ich habe in den letzten Tagen verschiedentlich gehört, die Kantone machten nichts, die Kantone machten zu wenig. Ich möchte mich für die Kantone wehren: Das ist nicht so. Die Kantone erarbeiten Förderprogramme. Es ist nicht ihre Schuld, wenn die privaten Hauseigentümer diese Fördergelder nicht oder nicht in vollem Umfang in Anspruch nehmen. Dies zeigt eigentlich nur, dass Investitionen in energetische Sanierungen eben sehr kostspielig sind und sich viele Personen dies nicht leisten können.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, die Mehrheit zu unterstützen.

Präsident (Stöckli Hans, erster Vizepräsident): Wir stimmen ab; Herr Fässler steht vor dem Erfolg. (*Heiterkeit*)

Abs. 2 Bst. a – Al. 2 let. a

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fässler Daniel/Häberli-Koller ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 6 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Abs. 2 Bst. b-g – Al. 2 let. b-g
Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 17.071/3158)
Für Annahme der Ausgabe ... 39 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Abs. 3 Bst. a – Al. 3 let. a

Abstimmung – Vote
Für den Antrag Wicki ... 36 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 0 Stimmen
(1 Enthaltung)

Abs. 3 Bst. b – Al. 3 let. b

Abstimmung – Vote
Für den Antrag der Mehrheit ... 33 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 8 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

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

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr
La séance est levée à 13 h 00

AB 2019 S 922 / BO 2019 E 922