



17.071

**Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes  
nach 2020****Révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>  
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**

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Je vois que nous ne sommes pas très nombreux, mais les meilleurs d'entre nous sont là. (*Hilarité*) Je remercie le vice-président pour sa présidence en fin de séance tout à l'heure. J'ai été informé que nous sommes parvenus à l'article 40. Cependant, Monsieur Rechsteiner a demandé la parole pour s'exprimer encore au sujet de l'article 39 alinéa 5.

**Rechsteiner** Paul (S, SG): Es sind erst wenige da, aber nach dem Kompliment des Präsidenten wage ich doch eine Bemerkung zu Absatz 5 von Artikel 39. Die Kommission beantragt ja, Absatz 5 mit der Befristung bis 2025, die der Bundesrat vorgeschlagen hatte, zu streichen. Eigentlich wäre diese Bestimmung mit der Befristung, wie sie der Bundesrat vorgeschlagen hat, richtig. Ich sage dies auch zuhänden der weiteren Beratung des Geschäftes.

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist eine Lenkungsabgabe. Eine Lenkungsabgabe entfaltet dann ihre Wirkung, wenn sie denjenigen, die sie leisten müssen, wieder zurückerstattet wird. Artikel 41, wir kommen dann dazu, sagt ja ausdrücklich, dass die Rückerstattung geschmälert wird um den Betrag, der für Gebäudesanierungen in den Klimafonds fliesst. Das heisst, die Lenkungswirkung wird geschmälert, und die Lenkungswirkung ist ganz entscheidend, auch in sozialer Hinsicht. Die Rückerstattung über den Krankenkassenkanal ist zwar wirksam, aber nur dann, wenn sie am Schluss bei den Leuten auch einschenkt. Das tut sie nur dann, wenn eben der Betrag, der im Rahmen der Lenkungsabgabe erhoben wird, nicht für andere Zwecke verwendet wird.

Es ist positiv, wenn Gebäude saniert werden, aber als Langzeit-, als Daueraufgabe ist dies problematisch. Es ist auch bereits offensichtlich, dass es bei diesen Programmen grosse Mitnahmeeffekte gibt. Es ist sinnvoll, diesen Bereich zu fördern, aber es ist nicht unbedingt sinnvoll, dies nicht mit öffentlichen Mitteln, sondern mit Mitteln aus der Lenkungsabgabe zu tun. In diesem Sinne meine ich, dass es, wie es der Bundesrat vorgeschlagen hat, richtig gewesen wäre, diese Zweckbindung wie bisher zu befristen und eine Rückerstattung vorzunehmen, im Interesse des Zwecks dieser Lenkungsabgabe – dies als Bemerkung auch für die weitere Behandlung dieses Geschäftes. Diese Frage wird auch in einer allfälligen Referendumsabstimmung entscheidend sein und spielt auch aus sozialen Gründen eine ganz zentrale Rolle. Es ist wichtig, dass die Lenkungsabgabe bei den unteren und mittleren Einkommen – dort schenkt es ja ein – auch wieder ankommt.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Merci, Monsieur Rechsteiner.



**Art. 40**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Streichen

*Abs. 2*

Mit den Mitteln aus dem Klimafonds verbürgt der Bund Darlehen ...

*Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 5*

Streichen

**Art. 40**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Biffer

*Al. 2*

La Confédération utilise les moyens du Fonds pour le climat pour cautionner des prêts ...

*Al. 3, 4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 5*

Biffer

*Angenommen – Adopté*

**Art. 40a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Weitere Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen

*Abs. 1*

Aus dem Klimafonds können weitere Massnahmen finanziert werden, welche die Zielerreichung gemäss Artikel 1 Absatz 1 unterstützen oder einen Beitrag an das Verminderungsziel nach Artikel 3 Absatz 2bis leisten.

*Abs. 2*

Mit höchstens 25 Millionen Franken pro Jahr können aus dem Klimafonds den Kantonen, Gemeinden oder deren Plattformen Finanzhilfen gewährt werden für Projekte, die die Verminderung von Treibhausgasemissionen verfolgen.

AB 2019 S 923 / BO 2019 E 923

*Abs. 3*

Wird mit den finanzierten Massnahmen ein Gewinn erwirtschaftet, so legt der Bund seinen Anteil daran in den Klimafonds ein.

*Abs. 4*

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

**Art. 40a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre

*Al. 1*

D'autres mesures, qui soutiennent la réalisation des objectifs visés à l'article 1 alinéa 1 ou contribuent à l'objectif de réduction visé à l'article 3 alinéa 2bis, peuvent être financées par le Fonds pour le climat.

*Al. 2*

Les cantons, les communes ou leurs plates-formes peuvent bénéficier d'aides financières du Fonds pour le climat, à hauteur de 25 millions de francs par an au plus, pour des projets prévoyant visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.



Al. 3

Si les mesures financées génèrent un bénéfice significatif, la Confédération verse sa part au fonds pour le climat.

Al. 4

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

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 17.071/3161)

Für Annahme der Ausgabe ... 35 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

#### **Art. 40b**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

*Abs. 1*

Der Bund finanziert aus dem Klimafonds im Umfang der nach Artikel 38h Absatz 3 eingelegten Mittel Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können.

*Abs. 2*

Der Bundesrat kann vorsehen, dass nicht ausgeschöpfte Mittel den Verwendungszwecken nach den Artikeln 39 Absatz 2, 40 oder 40a zugeführt werden.

*Abs. 3*

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

#### **Art. 40b**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Mesures visant à prévenir les dommages

*Al. 1*

La Confédération utilise le Fonds pour le climat pour financer des mesures visant à prévenir les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, à hauteur des moyens disponibles en vertu de l'article 38h alinéa 3.

*Al. 2*

Le Conseil fédéral peut prévoir que les moyens non épuisés soient consacrés aux affectations prévues aux articles 39 alinéa 2, 40 ou 40a.

*Al. 3*

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

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich gebe Ihnen hier gerne zur Information mit, dass diese Änderungen am Konzept der Flugticketabgabe und des Klimafonds entsprechend berücksichtigt sind. Hier gilt es zu ergänzen, dass es sich auch um eine Unterstützung der Berggebiete handelt. Diese sind von der Klimaveränderung sehr stark betroffen. Der Bund finanziert aus dem Klimafonds "Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen oder Sachen von erheblichem Wert". Dies ist also in Artikel 40b enthalten.

*Angenommen – Adopté*



*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 17.071/3162)

Für Annahme der Ausgabe ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 40c**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Evaluation

*Text*

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung Bericht über die Entwicklung des Klimafonds nach jeweils vier Jahren.

**Art. 40c**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Evaluation

*Texte*

Tous les quatre ans, le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale de l'évolution du Fonds pour le climat.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 41**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Der Teil des Ertrags aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe und aus der Flugticketabgabe, der nicht nach Artikel 38h Absatz 2 in den Klimafonds eingelegt wird, wird nach Massgabe ...

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 3*

Der Anteil der Wirtschaft wird den Arbeitgebern über die AHV-Ausgleichskassen ausgerichtet. Grundlage bildet die vom Arbeitgeber abgerechnete Lohnsumme bis zum Höchstbetrag des massgebenden versicherten Verdienstes der obligatorischen Unfallversicherung im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 AVIG (Arbeitslosenversicherungsgesetz vom 25. Juni 1982). Die Ausgleichskassen werden angemessen entschädigt.

*Abs. 4*

Keinen Anteil am Ertrag der CO<sub>2</sub>-Abgabe erhalten:

a. Streichen

...

*Antrag Minder*

*Abs. 1*

... aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Privatflugabgabe, der ...

AB 2019 S 924 / BO 2019 E 924

**Art. 41**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

La part du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et de la taxe sur les billets d'avion qui n'est pas versée au Fonds pour



le climat au titre de l'article 38h alinéa 2 est répartie ...

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3*

La part revenant aux entreprises est versée aux employeurs par l'intermédiaire des caisses de compensation AVS. Ce versement se fait sur la base de la masse salariale décomptée par l'employeur et jusqu'à concurrence du gain maximal assuré dans l'assurance-accidents obligatoire au sens de l'article 3 alinéa 2 LACI (loi du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage). Les caisses de compensation AVS sont indemnisées en conséquence.

*Al. 4*

Aucune part du produit de la taxe sur le CO2 n'est versée:

a. Biffer

...

*Proposition Minder*

*Al. 1*

... de la taxe sur le CO2, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés qui ...

*Abs. 1 – Al. 1*

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition Minder*

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 17.071/3163)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

## **Art. 42**

*Antrag der Kommission*

Streichen

## **Art. 42**

*Proposition de la commission*

Biffer

*Angenommen – Adopté*

## **Art. 43**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Berechnung des Ertrags aus der CO2-Abgabe und aus der Flugticketabgabe

*Text*

Der Ertrag aus der CO2-Abgabe und aus der Flugticketabgabe berechnet sich aus den Einnahmen abzüglich der Vollzugskosten.

*Antrag Minder*

*Titel*

Berechnung des Ertrags aus der CO2-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Privatflugabgabe



*Text*

... aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe, aus der Flugticketabgabe und aus der Privatflugabgabe berechnet ...

**Art. 43**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Calcul du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et de la taxe sur les billets d'avion

*Texte*

Le produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et de la taxe sur les billets d'avion se compose de recettes, déduction faite des frais d'exécution.

*Proposition Minder*

*Titre*

Calcul du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés

*Texte*

Le produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés se compose ...

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition Minder*

**Art. 44**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1*

Der Bundesrat vollzieht dieses Gesetz mit Ausnahme der Artikel 17b, 17c und Artikel 59c, soweit die Kantone für den Entscheid über UVP-pflichtige Anlagen zuständig sind.

*Abs. 2–6*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Minder*

*Abs. 5*

... Klimaschutz. Es kann die Flugplatzhalter zum Vollzug der Flugticketabgabe und der Privatflugabgabe beziehen.

**Art. 44**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

Le Conseil fédéral exécute la présente loi, à l'exception des articles 17b, 17c et 59c dans la mesure où les cantons sont compétents en matière de décision relative aux installations soumises à l'EIE.

*Al. 2–6*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Minder*

*Al. 5*

... sur la protection du climat. Il peut confier certaines tâches relatives à l'exécution de la taxe sur les billets



d'avion et de la taxe sur les vols privés aux exploitants d'aérodromes.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): La décision sur la proposition de la minorité à l'alinéa 1 a déjà été prise aux articles 17b et 17c.

*Abs. 1 – Al. 1*

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

*Abs. 5 – Al. 5*

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition Minder*

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

AB 2019 S 925 / BO 2019 E 925

**Art. 45**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 46**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1, 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

...

c. abgabepflichtige Personen nach den Artikeln 32 und 38b

...

**Art. 46**

*Proposition de la commission*

*Al. 1, 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

...

c. les personnes assujetties à la taxe en vertu des articles 32 et 38b.

...

*Angenommen – Adopté*

**Art. 47**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 47bis***Antrag Levrat**Titel*

Klimawirkungen von Investitionen

*Abs. 1*

Die Branchenverbände des Finanzsektors treffen die nötigen Vorkehren, damit die Auswirkungen der von der Schweiz aus getätigten Investitionen auf das Klima im Gleichschritt mit den Emissionen der Schweiz im Sinne von Artikel 3 abnehmen.

*Abs. 2*

Wird das Ziel von Absatz 1 in den vier Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes klar verfehlt, schlägt der Bundesrat dem Parlament verbindliche Massnahmen vor.

**Art. 47bis***Proposition Levrat**Titre*

Impact climatique des investissements

*Al. 1*

Les organisations de branche de la place financière prennent des dispositions pour que l'impact climatique mondial des investissements administrés depuis la Suisse diminue au même rythme que les émissions de la Suisse au sens de l'article 3.

*Al. 2*

Si, dans les quatre ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi, l'objectif selon l'alinéa 1 est clairement manqué, le Conseil fédéral propose au Parlement des critères contraignants.

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission war sich bewusst, dass der Finanzplatz eine wichtige Rolle spielt. Da einiges nicht im CO2-Gesetz gelöst werden kann, hat sich die Kommission entschieden, dem Bundesrat mit den Postulaten eine Chance zu geben, eine Gesamtübersicht zu erstellen, damit gezielt vorgegangen werden kann. Nun beantragt Kollege Levrat, dass die Branchenverbände des Finanzsektors eine Lösung ausarbeiten, die zu einer Reduktion der Emissionen gemäss Artikel 3 führt. Die Kommission war immer klar der Meinung, dass man dem Bundesrat die Chance zu einer Gesamtschau geben sollte, damit dann allenfalls der Nationalrat noch Anpassungen vornehmen kann.

**Levrat** Christian (S, FR): Permettez-moi tout d'abord de remercier la commission pour ses travaux. Non seulement nous avons fait un pas décisif dans la bonne direction, mais ces deux demi-journées de débat ont été fort intéressantes, des demi-journées qui font honneur à notre réputation de chambre de réflexion. On a souvent abusé de cette expression, d'ailleurs, de "chambre de réflexion" pour justifier un conservatisme des plus passifs, toutefois nous faisons aujourd'hui la démonstration que cela peut également conduire à adopter les réformes intelligentes qui s'imposent.

Nous avons fait des progrès décisifs dans le domaine du bâtiment, de la mobilité aérienne et de la mobilité automobile. Nous avons malgré tout – et je suis heureux que le rapporteur le reconnaisse – un angle mort et une faiblesse dans notre législation, à savoir que les règles que nous avons retenues sur le rôle de la finance ne tiennent pas du tout compte de l'importance de ce secteur dans la lutte contre le réchauffement climatique. La Suisse est une puissance géographique ou politique de taille moyenne – disons-le ainsi par euphémisme –, par contre c'est une puissance financière importante. Par conséquent, son rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique global ne peut pas se résumer à prendre des mesures internes en omettant tout action dans le domaine financier.

Du reste, le malaise des membres de la commission est perceptible. Il est perceptible parce que les choses ne sont pas vraiment réglées dans le projet. A l'article 1 alinéa 1 lettre d, nous avons une mention des flux financiers mais pas grand-chose de plus qu'une mention de ceux-ci. L'article 47a impose à la FINMA de mesurer "périodiquement les risques financiers microprudentiels résultant du changement climatique". La même obligation est faite à la Banque nationale suisse s'agissant des "risques financiers macroprudentiels".

La commission a adopté – c'est la preuve de son embarras – trois postulats supplémentaires. Le premier, 19.3966, "Compatibilité des flux financiers avec les objectifs sur le climat et renforcement de leur transparence dans le cadre de la mise en oeuvre de l'Accord de Paris", concerne l'activité générale que le Conseil fédéral entend déployer pour atteindre le but de l'Accord de Paris, notamment en rendant les flux financiers compatibles avec les objectifs de protection du climat. Le deuxième, 19.3950, "Encourager la durabilité par des



prescriptions de placement adaptées à la réalité actuelle", charge le Conseil fédéral d'examiner l'ordonnance sur la prévoyance professionnelle (OPP 2) de manière à éliminer les dispositions qui font obstacle aux investissements durables par les caisses de pension. Le troisième, 19.3951, "Produits financiers durables. Desserrer les freins", porte sur la possibilité de supprimer les droits de timbre sur les produits durables. Nul doute que ces postulats sont utiles et permettront au Conseil fédéral de poursuivre sa réflexion.

Je pense toutefois que ces réponses sont insuffisantes. Elles traduisent une forme d'embarras de la commission lorsqu'il s'agit de réguler les questions financières. Or celles-ci sont absolument décisives. Il y a plusieurs études, dont je vous épargne la lecture, qui démontrent, en résumé, que les conséquences des investissements actuels de la place financière vont à l'encontre des objectifs à atteindre que s'est fixés la communauté internationale pour lutter contre le réchauffement climatique.

Si je regarde l'attitude des banques suisses, qu'il s'agisse d'UBS ou de Credit Suisse, on constate, entre 2016 et 2018, un doublement des investissements de ces deux banques dans les énergies fossiles. Un doublement qui se chiffre à 26 milliards de dollars d'investissements pour UBS, à 57 milliards pour Credit Suisse. Cela résulte pour l'essentiel d'activités de crédit dans le domaine du "fracking", de la fracturation hydraulique pour exploiter le gaz de schiste aux Etats-Unis, domaine dans lequel ces banques recherchent

**AB 2019 S 926 / BO 2019 E 926**

activement à financer des projets qui vont à l'évidence à l'encontre des objectifs climatiques, puisqu'ils émettent non seulement du CO<sub>2</sub> mais également du méthane, qui est huit fois plus nuisible que le CO<sub>2</sub> pour notre planète.

Il en va un peu de même avec la Banque nationale suisse qui cherche en vain une stratégie de placement qui intègre des réflexions climatiques. La Banque nationale a été la dernière des grandes banques centrales, exception faite de la Réserve fédérale des Etats-Unis, à intégrer le Network for Greening the Financial System. A fin 2016, les investissements de la Banque nationale dans le marché américain des actions sur le pétrole, le gaz et le gaz de schiste correspondaient à 6 milliards de francs, et les entreprises dans lesquelles elle est engagée émettent autant de CO<sub>2</sub> que l'ensemble de l'industrie et de l'économie en Suisse. On a donc un effet de levier extraordinaire par le biais de notre place financière, un effet de levier qui, aujourd'hui, est utilisé à mauvais escient.

En fait, à mon avis, nous devrions imiter le fonds souverain norvégien qui tire ses revenus du pétrole, mais qui a décidé de ne plus investir dans les énergies fossiles. Vous avez bien entendu: le fonds souverain norvégien, alimenté par les revenus du pétrole, considère qu'il est trop dangereux d'investir dans les énergies fossiles! Nous devrions aller dans cette direction et décréter une interdiction des investissements dans les énergies fossiles, une obligation de participer à l'effort mondial pour le climat et un développement substantiel du secteur de la "sustainable finance" en Suisse. C'est celui-ci le secteur d'avenir et c'est sur lui que devrait porter notre réflexion.

Cela dit, je sou mets à votre appréciation une proposition qui est beaucoup plus souple que ce que j'appellerais de mes vœux. Je suis conscient évidemment d'intervenir très tard dans un débat qui a commencé en commission mais qui, pour moi, ne va pas dans la bonne direction, ou, en tout cas, ne va pas assez loin dans ce domaine. Cela constitue la véritable faiblesse du projet qui nous est proposé.

En fait, je vous propose deux idées simples. La première, c'est que les organisations de branche de la place financière suisse prennent des mesures pour que, au moins, nos investissements aillent dans la même direction et, si possible, au même rythme que les politiques publiques en matière climatique. Dans un deuxième temps, si elles n'atteignent pas les objectifs qu'elles se sont fixés elles-mêmes, alors le Conseil fédéral propose au Parlement des mesures contraignantes.

On peut discuter du texte de cette proposition ou des détails de cette formulation, mais selon moi, il est intéressant de signaler à l'autre conseil que nous souhaitons qu'il aille plus loin dans la réflexion sur les efforts que devrait faire la place financière, que nous considérons avoir fait une part très importante du travail s'agissant de l'assainissement de la situation dans notre pays, mais que, pour des motifs compréhensibles, nous ne sommes pas parvenus à aller assez loin dans le domaine financier et que le Conseil national devrait reprendre ces discussions.

Je pense que l'approche par postulat – Monsieur Noser et moi sommes depuis assez longtemps ici pour le savoir – est un enterrement de première classe. Si vous voulez la garantie qu'un projet ne soit plus repris dans un délai utile, déposez un postulat. Le Conseil fédéral prendra son temps pour y répondre, nous prendrons encore plus de temps pour le traiter en commission et si, par extraordinaire, nous jugions alors qu'il faudrait agir, nous pourrions déposer une motion qui, elle, prendra aussi deux ans pour être traitée. Ce n'est pas du tout le rythme qui s'impose compte tenu du caractère sérieux du thème que nous traitons.



C'est la raison pour laquelle je vous propose d'approuver cette proposition et de donner ainsi le signal à l'autre chambre qu'il faut s'occuper de cette question de manière plus impérative.

**Noser** Ruedi (RL, ZH): Wir haben das, was Herr Levrat jetzt beantragt, lange in der Kommission diskutiert. Es kommt hier jetzt nicht überraschend, es wurde lange diskutiert. Sie sehen auch, dass es diesen Antrag in der Fahne nicht gibt, und es gibt auch keine Minderheit in der Fahne für diese Sache. Das heisst, die Kommission in ihrer Vielfalt war der Ansicht, dass man diesen Antrag nicht in die Fahne hineinschreiben soll. Jetzt gibt es viele Gründe, warum das so sein kann.

Es wurde zu Recht schon erwähnt, dass es mehrere Postulate zum Finanzplatz gibt. Ich teile die Ansicht, dass Postulate nicht das stärkste Instrument sind. Sie haben aber einen grossen Vorteil: Der Bundesrat kann sofort an die Arbeit gehen und kann vielleicht im Zweirat schon gewisse Resultate bringen, währenddem Motionen noch in den anderen Rat gehen und dort zuerst angenommen werden müssen. Darum hat sich die Kommission auch für Postulate entschieden, in der Hoffnung, dass man vielleicht in der Debatte im anderen Rat schon die einen oder anderen Resultate hat. Das ist der eine Grund.

Der zweite Grund ist, das weiss Kollege Levrat auch: Der Finanzmarkt ist durch viele Gesetze reguliert. Sie wissen, dort ist geregelt, wie man bei Problemen der Aufsicht und des Zivilrechts beraten muss. Man darf eigentlich keinen Einfluss nehmen auf den, der investiert, sondern man muss ihm die besten Möglichkeiten vorstellen. Man kann eigentlich keinen Einfluss nehmen auf die Art und Weise, wie investiert wird. Und jetzt müssen Sie den Antrag einmal lesen, wie er von Herrn Levrat formuliert ist, das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: "Die Branchenverbände des Finanzsektors treffen die nötigen Vorkehren, damit die Auswirkungen der von der Schweiz aus getätigten Investitionen auf das Klima im Gleichschritt mit den Emissionen der Schweiz im Sinne von Artikel 3 abnehmen." Branchenverbände haben in der Schweiz nicht einmal eine Mitgliedspflicht, man muss nicht einmal Mitglied sein. Man müsste dann für so etwas irgendeine Allgemeinverbindlichkeit hinkriegen; das können Sie gar nicht machen. Weiter müssten ja Branchenverbände dann wirklich in die Bank eingreifen und sehen können, was überhaupt investiert wird. Also wenn schon – ich möchte Ihnen das aber ja nicht vorschlagen –, müsste man da vermutlich die Finma einsetzen. Aber die Finma hat auch eine andere Aufgabe. Sie hat ja die Aufgabe, die Sicherheit des Finanzsystems zu gewährleisten.

Darum sind wir in der Kommission nach sehr langen Diskussionen zu folgendem Schluss gekommen:

1. Wir möchten die Finanzbranche in den Griff nehmen, analog zum Einzelantrag Levrat, aber wir möchten sie eigentlich in den Finanzmarktgesetzen in den Griff bekommen.
2. Wir möchten es so machen, wie es in der EU läuft. Denn die EU ist am Diskutieren, wie sie es machen will. Vermutlich ist sie sich, vielleicht weiss die Frau Bundesrätin mehr dazu, in etwa einem Jahr über das Konzept, wie sie es machen will, einig. Es kommt dann in die Mifid-Regulierung hinein, und die Schweiz sollte es dann sofort in ihre Finanzmarktregulierung übernehmen.

Das wäre der Weg, den wir in der Kommission besprochen haben. Wenn wir es so machen, dann haben wir kein Problem zwischen Aufsicht und Zivilrecht. Dann kommt es dorthin, wo es am richtigen Ort ist. Man müsste dann vielleicht auch sagen, dass man es so beraten muss.

Dann kommt der zweite Absatz des Einzelantrages Levrat: "Wird das Ziel von Absatz 1 in den vier Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes klar verfehlt ..." Die Frage ist zuerst, was das Ziel ist. Wir müssten uns schon einig werden, was der Einfluss der Finanzbranche eigentlich ist. Da gibt es Zahlen, die von 300 000 Tonnen bis 1,5 Millionen Tonnen gehen. Ich masse mir nicht an, die richtige Zahl zu nennen; sie ist, da bin ich auch Ihrer Ansicht, Herr Levrat, gross. Die Finanzbranche hat einen Einfluss. Aber wir müssten ja zuerst einmal wissen, was die richtige Zahl ist. Dann müsste man sich noch einig werden, was ein klares Verfehlen dieser Zahl ist. Das ist auch nicht definiert.

Sie beantragen hier eine Regelung, die, wenn wir ihr zustimmen würden, in keinem Fall greifen würde. Sie würde nicht greifen. Die Branche kann das erstens nicht umsetzen, weil sie gar nicht die Kompetenzen dazu hat. Zweitens ist das, was Sie in Absatz 2 schreiben – ich gestatte mir das zu sagen –, in den Augen des Ingenieurs schwammig formuliert.

Was haben wir in der Kommission durchgesetzt? Es gibt unterdessen ein Best-Practice-Papier des Versicherungsverbands und der Bankiervereinigung. Das ist, glaube ich, unter

AB 2019 S 927 / BO 2019 E 927

dem Druck unserer Arbeit oder vielleicht auf Druck der Bundesämter entstanden. Das ist jetzt einmal ein erster Schritt. Es gibt auch eine klare Ansage innerhalb der Kommission – ich bin gespannt, wie das dann im Rat ist –, dass wir, wenn die EU eine Richtlinie erlässt, diese schnellstmöglich ins Schweizer Recht übernehmen sollten. Dann haben wir nämlich ein Marktgebiet, das wir anschauen können. Die Schweiz alleine kann man nicht



anschauen; dafür ist sie zu klein. Man braucht irgendein Marktgebiet, das man anschauen kann. Dann sind wir, glaube ich, auf dem richtigen Weg. Ich bin gespannt zu hören, ob die Frau Bundesrätin diesen EU-Fahrplan genauer kennt. Eigentlich sollte es dort schnell gehen.

Wir haben die Diskussion geführt, ob wir eine Motion machen und das gerade beantragen sollten. Aber vielleicht hat man schon im Nationalrat die Möglichkeit, das einzubauen. Deshalb ist es im Moment ein Postulat. Bemüht haben wir uns, das darf ich auch von mir aus klar und deutlich sagen. Wir haben auch keine Mehrheit. Wir waren aber alle der Meinung, dass das nicht ins CO<sub>2</sub>-Gesetz, sondern in das entsprechende Fachgesetz gehört.

Ich bitte Sie, den Einzelantrag so nicht zu unterstützen.

**Vonlanthen Beat (C, FR):** Grundsätzlich teile ich die Ungeduld von Kollege Levrat. Er hat es selber angetönt: Wir haben jetzt die Pariser Ziele in die Zweckbestimmung hineingenommen, in denen eben diese Finanzmittelflüsse drin sind. Weiter haben wir auch vermehrt von den Resultaten der Bafu-Studie von 2017 gehört, wonach die Pensionskassen mit ihren Investitionen auf einem 4- bis 6-Grad-Pfad sind.

Jetzt ist es so, wie es Kollege Noser gesagt hat: Wir haben uns in der Kommission extrem intensiv mit dieser Frage befasst. Wir haben sogar ein Kapitel 5a zur Diskussion unterbreitet, auf der Basis eines Grundlagenpapiers der Verwaltung. Sie hatte verschiedene Varianten vorgeschlagen, um in diese Richtung zu gehen, um eben auch die Finanzmittelflüsse hineinzubringen. Wir haben dann festgestellt, wie das Kollege Noser jetzt auch gesagt hat, dass die Sedes Materiae eigentlich nicht so sehr das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist, sondern dass wir dann auch an anderen Orten gewisse Sachen hineinbringen müssten und dass die Formulierung, die wir dort hin und her diskutiert und angepasst haben, so nicht ganz passt. Es wäre daher meines Erachtens verfehlt, wenn wir jetzt eine Ad-hoc-Formulierung verabschieden würden. Herr Levrat hat selber auch gesagt, das sei noch nicht ganz in Blei gegossen.

Wir haben dann die Idee gehabt, der Bundesrat solle mit einem Postulat beauftragt werden, diese Sache noch detailliert anzuschauen. Wir gehen davon aus – und ich möchte das schon jetzt in diesem Sinne anhängig machen –, dass der Bundesrat nicht ein Jahr wartet, bis er den Bericht macht. Wir gehen vielmehr davon aus, dass er schon im Hinblick auf die Diskussionen im Zweitrat entsprechende Hinweise formuliert, damit man eben hier auch schon im Zweitrat gewisse Aspekte entweder integrieren kann oder zum Schluss kommt: Nein, wir warten jetzt noch ein wenig. Wir müssen diesen Punkt irgendwo hineinbringen, und zwar nicht erst in fünf oder zehn Jahren, sondern relativ rasch. Wir haben aber einstimmig dafürgehalten, dass es jetzt zu früh sei, das in einem speziellen Kapitel zu machen.

Daher bitte ich Sie, diesen Einzelantrag nicht zu unterstützen.

**Schmid Martin (RL, GR):** Auch ich beantrage Ihnen als Kommissionsmitglied, dem Einzelantrag Levrat nicht zuzustimmen.

Ein Argument hat insbesondere auch Kollege Noser vorgebracht, nämlich, dass die Branchenverbände keine Regulierungs- und Anordnungs-kompetenz in Bezug auf Investitionen haben – sei es bei Versicherungen, Pensionskassen oder auch Banken. Wenn schon, müsste dies der Gesetzgeber, der Verordnungsgeber oder derjenige, der solche Vorgaben über Richtlinien macht, bedingen. Das sind wir – das Parlament –, der Bundesrat, die Nationalbank oder die Finma. All diese Organe haben regulatorische Kompetenzen. Das ist richtig in diesem Sinn. Wir haben ja auch in der Kommission diskutiert, dass dort Massnahmen möglich sind. Das ist die eine Sichtweise. Meines Erachtens wurde auch vom Bundesrat in der Kommission aufgeführt, dass man daran denkt und daran weiterarbeitet. Das ist die regulatorische Seite.

Die andere Sichtweise, die ich einbringen möchte, ist die Anreizseite. Wir haben beispielsweise immer noch die Verrechnungssteuer bei der Emittierung von Obligationen. Wenn ein Green Bond emittiert wird, warum unterliegt dieser dann immer noch der Verrechnungssteuer? Würden solche Instrumente von der Verrechnungssteuer, den Umsatzabgaben und den Stempelabgaben befreit, dann hätten die Investoren per se einen Anreiz, solche Investitionen zu tätigen. Aus meiner Sicht sollte man unbedingt daran denken, solche Anreize zu setzen, damit solche Investitionen getätigt werden.

Ich glaube, das Postulat lässt diesen Raum offen, um auch vonseiten des Bundesrates in diese Richtung zu denken. Denn die Investoren werden gerade auch durch regulatorische Vorgaben teilweise gezwungen, in solche Systeme zu investieren. Wenn man das diskutiert, bin ich auch dafür. Wenn man nachhaltige Investitionen tätigt, dann sollen sich diese, so hoffe ich, in der Zukunft auch auszahlen. Da haben wir, glaube ich, keine unterschiedliche Auffassung. Die Frage ist aber, wie man das geschickt umsetzt. Ich bin für das Postulat; ich bin dafür, dass wir daran arbeiten. Ich glaube aber nicht, dass die Branchenverbände hier eine Rolle übernehmen können, solange wir an der Regulierung nichts ändern.



**Zanetti** Roberto (S, SO): Ich bin ja auch Mitglied dieser Kommission und kann die Ausführungen meiner Vorredner bestätigen: Wir haben die Sache wirklich sehr eingehend und tief geprüft und sind dann zum Schluss gekommen, dieses Postulat zuhanden des Bundesrates zu verabschieden.

Ich muss Ihnen sagen: Wenn wir hier in einem Einkammersystem wären, hätte ich meine liebe Mühe, diesem Antrag zuzustimmen, weil er tatsächlich wahrscheinlich nicht der Weisheit letzter Schluss ist; das ist ja auch vom Antragsteller nicht in Abrede gestellt worden. Ich schaue diesen Antrag bzw. diesen Artikel, den man da einfügen soll, etwas als "Platzhalter-Artikel" an: Das ist ein klarer Auftrag an die Kommission des Schwester-rates, sich der Sache anzunehmen. Er ist irgendwie auch ein Beschleunigungsmittel für die Stellungnahme zum Postulat durch den Bundesrat, sodass der Zweirat oder, besser gesagt, der "abverheite" Erstrat, der Nationalrat, die Sache dann wirklich à fond in die Hand nehmen kann.

Noch einmal: Für mich ist es ein Platzhalter-Artikel. So würde er wahrscheinlich nicht in die definitive Gesetzgebung einfließen. Aber im Sinne eines klaren Auftrags an die Schwesterkommission und den Bundesrat habe ich keine Mühe, diesem Antrag zuzustimmen. Wenn wir das in der Kommission nicht gemacht haben, geschah das nicht zuletzt mit Blick auf das Grosse und Ganze, das man da nicht auch noch zerfleddern wollte. Es war aber nicht etwa so, dass wir das Problem nicht erkannt hätten.

Ich werde deshalb diesem Antrag zustimmen im Wissen darum, dass dies nicht die letzte Formulierung sein wird, wenn es dann zu gegebener Zeit zur Schlussabstimmung kommt.

**Fetz** Anita (S, BS): Es ehrt die Kommission, dass sie sich mit dem Thema offensichtlich sehr tief beschäftigt hat. Darum ist übrigens auch die Diskussion in diesem Rahmen wichtig, denn dem Gesetz sieht man nicht an, wie intensiv sie sich damit beschäftigt hat.

Ja, es ist mehrfach gesagt worden, dass Postulatsberichte das Klima noch nicht retten – um es etwas fokussiert zu sagen.

Wenn man den Blick aufs grosse Ganze legt, wie Kollege Zanetti gesagt hat, muss man feststellen, dass der schweizerische Finanzplatz zu den Top Ten auf der Welt gehört: Er hat Investitionen in fossile Energien getätigt, die etwa zwanzigmal höher sind, als die ganze Schweiz an CO<sub>2</sub> aus fossilen Energien ausstösst. Er ist also der grosse Hebel, wo man ansetzen kann und muss, wenn man das Pariser Abkommen, wo auch die Finanzflüsse als Ziel für die Reduktion genannt werden, ernst nimmt.

Es sind also die hohen Investitionen in fossile Energien, aber es gibt für mich noch einen Grund mehr, der mir Sorgen macht: Diese hohen klimaschädlichen Investitionen sind unterdessen alles andere als clevere Geldanlagen. Auf dem

#### AB 2019 S 928 / BO 2019 E 928

Finanzmarkt haben wir bereits eine sogenannte Kohlenstoffblase. Wenn diese Bubble platzt, geht sehr, sehr viel Schweizer Geld verloren, denn die Reserven in Öl, Gas und Kohle in den Bilanzen der börsenkotierten Firmen der Welt sind etwa fünfmal grösser als die Menge an Kohlenstoff, die wir überhaupt noch in die Luft steigen lassen dürfen, wenn wir nicht wollen, dass das Klima ausser Rand und Band gerät. Das werden in nächster Zeit natürlich viele Anleger feststellen. Was werden sie vernünftigerweise machen? Sie werden aus den börsenkotierten Unternehmen mit sehr vielen fossilen Investitionen aussteigen. Dann hat der Schweizer Finanzplatz wieder ein ähnlich grosses Problem, wie er es schon in anderen Fällen hatte. Also ist es wichtig, dass wir jetzt dafür sorgen, dass dort die Weichen anders gestellt werden.

Dazu, muss ich ehrlich sagen, finde ich den Hinweis auf die Branchenverbände überhaupt nicht schlecht. Interessant ist, dass der Antrag Levrat ja nichts anderes macht, als an den Finanzplatz zu appellieren: "Guys, organisiert euch zügig selbst! Nehmt eure Eigenverantwortung wahr! Reduziert diese Investitionen, sonst kommen in vier Jahren dann echte Vorgaben!" Mehr ist es nicht – und natürlich können das Branchenverbände umsetzen. Das haben sie auf dem Finanzplatz schon x-mal gemacht; vielleicht nicht so wirkungsvoll, wie wir uns das wünschen. Aber sie können immerhin die Eigenverantwortung der verschiedenen Finanzplayer moderieren, sie können die effektiven Zahlen eruieren – an diese Daten kommen sie nämlich heran –, und sie können Vorgaben der Best Practices durchsetzen, wenn sie es wollen. Der Antrag Levrat sagt nur: "Macht es. Wie ihr es macht, ist euch überlassen." Das ist doch genau das, was Sie sonst eigentlich gerne haben: Es soll nicht so viele Gesetze, so viele Regeln geben, sondern die Eigenverantwortung soll spielen.

Deshalb ist das für mich kein schlechter Artikel, es ist vielmehr eine gute Überlegung, die vielleicht im Zweirat noch geschliffen und präzisiert werden kann – nicht zuletzt, um mehr Einfluss zu haben. Aber in dieser sehr moderaten Form sind wir, glaube ich, gut beraten, diesen Platzhalter – so ist er auch schon genannt worden – wirklich zu integrieren. Sonst haben wir ein Gesetz, in dem der Finanzplatz gar nicht vorkommt.

Also ich werde den Antrag Levrat mit Überzeugung unterstützen.



**Levrat** Christian (S, FR): J'aimerais d'abord vous remercier pour cette discussion. Elle me paraît importante s'agissant d'un des aspects de la loi qui n'a peut-être pas été abordé avec suffisamment d'attention.

De plus, j'aimerais beaucoup remercier mes collègues de la Commission de l'économie et des redevances, Messieurs Noser et Schmid, pour leurs interventions s'agissant de l'autorégulation et de ses limites. Ce sont des interventions que j'aurais beaucoup aimé entendre lorsque nous débattions sur la loi sur les services financiers et la loi sur les établissements financiers et lorsque vous défendiez les vertus de l'autorégulation dans le monde bancaire. Mais, finalement, cela parle pour les qualités de la politique helvétique: une forme de flexibilité mentale qui nous permet de jouer avec les arguments.

Le deuxième point pour lequel je souhaiterais vous remercier, c'est qu'en règle générale, quand on met le doigt sur un problème, on est toujours confronté aux mêmes réactions: "1. Ce n'est pas vrai. 2. On ne peut pas résoudre cela maintenant et pas comme cela." Vous avez renoncé au premier argument: personne – et cela m'a frappé – ne nie que nous avons un problème avec la politique d'investissement de nos établissements bancaires et de la Banque nationale; chacun semble reconnaître qu'il est nécessaire d'agir. Reste "pas maintenant" et "pas comme cela": cela fait partie du parcours du combattant de quiconque souhaite soulever un problème et obtenir une réponse que d'arriver également à ce que l'on réponde à la question concernant le bon moment et à celle de la méthode. Mais enfin, je retiens que vous reconnaissez vous aussi qu'il y a un problème et qu'il est nécessaire d'agir, qu'on ne peut pas laisser les choses se développer comme elles se sont développées ces toutes dernières années.

Le troisième constat que je fais, c'est que nous avons inventé une nouvelle forme de postulat. Jusqu'à présent, un postulat servait à demander un rapport. La plupart du temps, l'intention cachée était d'enterrer un problème qu'on ne pouvait pas enterrer de manière trop visible. Cette fois-ci, vous nous dites qu'il faut adopter ces trois postulats pour donner mandat au Conseil fédéral de faire des propositions à l'autre conseil. Je veux bien retenir cette interprétation du postulat, mais il me semble que le meilleur moyen d'obtenir la garantie que l'autre conseil s'occupe de cette question, remette l'ouvrage sur le métier et examine la pratique d'investissement de nos établissements, c'est d'inscrire une disposition tout en signalant qu'on est prêt à débattre du contenu.

Si une disposition parle d'autorégulation, il faut le voir plutôt comme un signe de flexibilité quant à la méthode et comme la possibilité qu'on souhaite laisser à la branche le soin de s'organiser elle-même pour atteindre les buts fixés. C'est en fait dans une logique qui est usuellement celle que défendent mes collègues Noser et Schmid. Si, dans le deuxième alinéa, nous nous contentons de demander au Conseil fédéral de proposer des critères contraignants, c'est là aussi par souci de garder de la flexibilité.

Je suis d'accord avec Monsieur Noser, nous sommes dans un domaine qui évolue extrêmement rapidement, des incitations fiscales – pourquoi pas, je ne suis pas fermé à des discussions de ce type – ou d'autres mesures doivent être prises. Il faut tenir compte de cette flexibilité, et c'est la raison pour laquelle je pense qu'une réglementation intelligente se base sur l'autorégulation dans un premier temps, puis sur un état des lieux fait par le Conseil fédéral, mais de manière plus impérative que simplement en déposant un postulat, en espérant que peut-être le Conseil fédéral puisse présenter des propositions à l'autre conseil.

Je vous invite à adopter ma proposition. Elle permet de mettre le doigt sur un problème qui est un des problèmes les plus importants, mais qui a été un peu négligé jusqu'à présent.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Was man schon sagen darf: Indem Ihre Kommission die Finanzmittelflüsse in den Zweckartikel, Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d, aufgenommen und gesagt hat, der Zweck dieses Gesetzes liege unter anderem auch darin, dass die Finanzmittelflüsse mit dem Pariser Übereinkommen in Einklang gebracht werden, hat sie ein klares Commitment abgegeben. Das darf ich bestätigen, da muss ich die Kommission etwas in Schutz nehmen: Man hat sich wirklich überlegt, was man jetzt ins Gesetz schreiben könnte. Ich habe Ihre Kommission aber auch eher ermuntert, dem Bundesrat mit einem Postulat die entsprechenden Aufträge zu geben, anstatt jetzt etwas ins Gesetz zu schreiben.

Ich habe das vor dem Hintergrund gemacht, dass der Bundesrat selber auch schon am Nachdenken ist: Er hat im Juni eine Aussprache zum Green Financing geführt, hat entsprechende Aufträge gegeben, er hat vor allem das Bundesamt für Umwelt bei uns und das Staatssekretariat für internationale Finanzfragen beauftragt, bis im nächsten Frühling dem Bundesrat Vorschläge zu unterbreiten, wie diese Finanzmittelflüsse tatsächlich klimaverträglich gestaltet werden können und wie man die Transparenz verbessern kann. Denn – ich glaube, da sind wir uns alle einig – wir haben ein Problem. Das Investitionsverhalten unseres Finanzsektors geht einfach in die entgegengesetzte Richtung von dem, was wir jetzt alle tun, nicht nur heute und gestern und morgen. Wir müssen in diesem Land auch im Finanzbereich ein Investitionsverhalten haben, das unsere Massnahmen für das Pariser Abkommen letztlich nicht wieder torpediert. Frau Ständerätin Fetz hat die Dimensionen erwähnt: Wir haben hier wirklich einen Hebel, den wir in die Hand nehmen müssen, damit es in die gute Richtung geht.



Noch einmal, auch der Bundesrat war der Meinung: Statt dass Ihre Kommission etwas ins Gesetz schreibt, was man dann einfach kritisiert, und am Schluss doch nicht weiter ist, tun Sie gut daran, ein Postulat zu formulieren; wir kommen ja nachher noch darauf zurück.

Das Postulat 19.3966, "Klimaverträgliche Ausrichtung und Verstärkung der Transparenz der Finanzmittelflüsse in Umsetzung des Übereinkommens von Paris", hat der Bundesrat zur Annahme empfohlen. Jetzt staunen Sie vielleicht, denn

**AB 2019 S 929 / BO 2019 E 929**

es könnte sein, dass der Bundesrat Ihnen am Schluss etwas in dieselbe Richtung vorschlägt, in die der Einzelantrag Levrat geht. Auch der Bundesrat ist der Meinung, in einem ersten Schritt müsse man mit den grossen Branchenverbänden – den Banken, den Versicherungen, den Pensionskassen, die den ganzen Finanzsektor abdecken – schauen, was sie tun können. Der Bundesrat hat auch gesagt, er sei bei mangelnden Fortschritten bereit, regulatorische Massnahmen in Betracht zu ziehen.

Dieser Gedanke der Subsidiarität, wie Sie, Herr Ständerat Levrat, ihn jetzt beschrieben haben, ist in den Köpfen der Bundesräte auch bereits vorhanden. Aber noch einmal: Wir möchten diese Arbeit zuerst erledigen. Wir werden Ihnen nachher dieses Postulat auch zur Annahme empfehlen.

Sie haben mit dem Zweckartikel ein Commitment abgegeben. Es ist klar: Man wird Sie und auch den Bundesrat daran messen, was am Schluss an konkreten Massnahmen kommt. Daran müssen wir uns messen lassen. Wir werden vonseiten des Bundesrates beitragen, was wir können, damit wir hier am Schluss auch im Finanzsektor wirklich einen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen und nicht das Gegenteil, ein Verhindern der Ziele des Pariser Klimaabkommens, haben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auch hier bei Ihrer Kommission zu bleiben, nachher das Postulat zu unterstützen und diesen Einzelantrag im Moment nicht zu unterstützen.

**Abstimmung – Vote**

Für den Antrag Levrat ... 15 Stimmen

Dagegen ... 28 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Art. 47a****Antrag der Kommission****Titel**

Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken

**Abs. 1**

Die Finma überprüft regelmässig die mikroprudenziellen finanziellen Risiken des Klimawandels.

**Abs. 2**

Die Schweizerische Nationalbank überprüft regelmässig die makroprudenziellen finanziellen Risiken des Klimawandels.

**Abs. 3**

Die Finma und die Schweizerische Nationalbank erstatten dem Bundesrat regelmässig Bericht über die Ergebnisse.

**Art. 47a****Proposition de la commission****Titre**

Mesure des risques financiers liés au climat

**Al. 1**

La FINMA mesure périodiquement les risques financiers microprudentiels résultant du changement climatique.

**Al. 2**

La Banque nationale suisse mesure périodiquement les risques financiers macroprudentiels liés au changement climatique.

**Al. 3**

La FINMA et la Banque nationale suisse rapportent les résultats régulièrement au Conseil fédéral.

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Auch hier ist zuhanden des Amtlichen Bulletins wichtig: Die Finma und die Schweizerische Nationalbank überwachen die Versicherungen und die Banken in der Schweiz. Zur Präzisierung: Die Pensionskassen wären von der Regelung nicht erfasst.



Dort, wo sich Klimarisiken aufgrund verstärkt auftretender Extremwetterlagen oder als Folge einer verschärften Klimapolitik auf die Werte von Vermögensanlagen auswirken können, sollten diese Risiken als Teil der Markt- und Kreditrisiken bereits heute von der Finma und der Nationalbank erfasst werden. Die Erfassung materieller Risiken ist in den entsprechenden Finanzmarktregulatorien geregelt: Bundesgesetz betreffend die Aufsicht über Versicherungsunternehmen und Ausführungsbestimmungen sowie Verordnung über die Eigenmittel und Risikoverteilung für Banken und Effekthändler.

Die regelmässige Überprüfung der Klimawirkung war der Kommissionsmehrheit wichtig. Es ist auch die einzige konkrete Massnahme zur Umsetzung des Zweckartikels, wie es die Frau Bundesrätin schon gesagt hat. Es ist dies im Zweckartikel: Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d zur Umlenkung der Finanzflüsse. Dieser Antrag wurde in der Kommission mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 48–51**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 52**

*Antrag der Mehrheit*

*Titel*

Hinterziehung der CO<sub>2</sub>-Abgabe oder der Flugticketabgabe

*Abs. 1*

Wer vorsätzlich sich oder einer anderen Person einen unrechtmässigen Abgabevorteil verschafft, namentlich durch Hinterziehung der CO<sub>2</sub>-Abgabe oder der Flugticketabgabe, oder wer ...

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 3*

Streichen

*Antrag der Minderheit*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Abs. 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Minder*

*Titel*

Hinterziehung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der Flugticketabgabe oder der Privatflugabgabe

*Abs. 1*

... der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der Flugticketabgabe oder der Privatflugabgabe, oder wer ...

**Art. 52**

*Proposition de la majorité*

*Titre*

Soustraction de la taxe sur le CO<sub>2</sub> ou de la taxe sur les billets d'avion

*Al. 1*

Quiconque, intentionnellement, se procure ou procure à un tiers un avantage illicite, notamment en soustrayant la taxe sur le CO<sub>2</sub> ou la taxe sur les billets d'avion, ou obtient ...

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3*

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Al. 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Minder**Titre*Soustraction de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur les vols privés*Al. 1*... la taxe sur le CO<sub>2</sub>, la taxe sur les billets d'avion ou la taxe sur les vols privés, ou obtient ...

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: In den Artikeln 52 bis 55a geht es um die Strafbestimmungen. Die Mehrheit

AB 2019 S 930 / BO 2019 E 930

der UREK-SR will den Tatbestand der Fahrlässigkeit und der Gehilfenschaft bei den Strafbestimmungen im CO<sub>2</sub>-Gesetz streichen, da sie befürchtet, dass unabsichtliche Fehler allzu schnell strafrechtlich verfolgt werden. Für die Minderheit mindert diese Version die abschreckende Wirkung der Strafbestimmungen. In der Umweltschutzgesetzgebung werden Fahrlässigkeit und Gehilfenschaft für gewöhnlich unter Strafe gestellt. Bei Artikel 52 Absatz 3, Fahrlässigkeit, unterlag der Antrag, den die Minderheit Luginbühl nun vertritt, mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Bei Artikel 53 Absatz 1, Gehilfenschaft – ich sage es Ihnen schon, damit wir etwas effizienter sind –, lag das Resultat bei 8 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen für den Antrag, den die Mehrheit nun vertritt.

**Luginbühl** Werner (BD, BE): In dieser Frage wurde in der Kommission vor allem argumentiert, dass es eine allgemeine Entwicklung gebe, wonach man in anderen Rechtsbereichen fahrlässige Tatbegehungen nicht mehr unter Strafe stelle. Gleichzeitig wurde uns seitens der Verwaltung auch dargelegt, dass die fahrlässige Tatbegehung im Umweltbereich bisher immer unter Strafe gestellt worden sei. Entsprechend hat es mir nicht eingeleuchtet, warum wir bei der Klimapolitik von diesem Weg, der bisher konsequent beschritten wurde, abweichen sollten.

Wenn man grundsätzlich die fahrlässige Tatbegehung nicht mehr unter Strafe stellen möchte – in allen Bereichen, aber auch grundsätzlich im Umweltbereich –, wäre das eine andere Sache. Aber es leuchtet nicht ein, dass man sagt: Im Umweltbereich stellt man das unter Strafe, aber im Klimabereich nicht. Das ist der Grund, warum ich hier eine Minderheit anführe, die der Meinung ist, dass man den Umweltbereich insgesamt gleich behandeln sollte. Das kann man grundsätzlich ändern, aber dann sollte man das nach unserer Auffassung über den gesamten Umweltbereich tun.

**Rieder** Beat (C, VS): Vielleicht leuchtet es Herrn Kollege Luginbühl ein, was ich sage. Es ist nun einmal so, dass das Strafrecht Ultima Ratio sein und im Verwaltungsstrafrecht mit Zurückhaltung auf die Tatbestände des Vorsatzes angewendet werden sollte.

Der vorsätzliche Täter wird im Umweltbereich und auch beim CO<sub>2</sub>-Gesetz nach wie vor beurteilt und verurteilt, falls er die Tat begangen hat. Um was für Tatbestände geht es hier? Sie haben hier mit diesem CO<sub>2</sub>-Gesetz in der Zukunft ein hohes Mass an Bürokratie zu erfüllen. Sie haben Meldeformulare auszufüllen, Antragsformulare auszufüllen, Rückerstattungsformulare auszufüllen, Deklarationen auszufüllen und so weiter und so fort. Die Mehrheit möchte nicht, dass man bereits bei einer Fahrlässigkeit, das heisst bei einem unsorgfältigen Ausfüllen eines Formulars, strafrechtlich sanktioniert wird.

Diese Tendenz hat gerade im Ständerat in den letzten Jahren Einzug gehalten. Wir haben in mehreren Gesetzen, insbesondere im Geldspielgesetz, beim automatischen Informationsaustausch, beim Bundesgesetz über den Kleinkredit, beim Finanzmarktinfrastukturgesetz, beim Betäubungsmittelgesetz, dann die notwendigen Korrekturen gemacht, wenn uns das Gesetz vorlag. Wir können hier nicht den Umweltbereich generell gleichschalten, weil uns das Umweltschutzgesetz nicht vorliegt, sondern nur den Anfang machen und dieser inflationären Anwendung des Strafrechtes eine Grenze setzen.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Ich bitte Sie, hier die Minderheit Luginbühl zu unterstützen.

Es kommt nun so daher, als werde man gebüsst bzw. bekomme man eine Strafe, wenn man nur schon ein Formular falsch ausfüllt. Es ist schon etwas anders. Wir sprechen beispielsweise bei der Kompensations-



pflicht der Importeure fossiler Treibstoffe von sehr hohen Beträgen. Jetzt können Sie sagen, dann müsste man mindestens eine Unterscheidung zwischen Vorsätzlichkeit und Fahrlässigkeit machen. Aber wenn Sie die Fahrlässigkeit einfach streichen und sagen, sie sei nicht mehr strafbar, machen Sie einen Riesenschritt.

Es ist nun schon etwas schwierig zu begründen. Es gibt die genau gleichen Strafbestimmungen – eben dass Fahrlässigkeit und Vorsätzlichkeit gleich bestraft werden – im Mehrwertsteuergesetz. Sagen Sie mir nicht, sie seien dort zufällig reingerutscht und niemand habe es gemerkt. Sie haben sie im Zollgesetz, Sie haben sie im Umweltschutzgesetz, im Natur- und Heimatschutzgesetz, im Gewässerschutzgesetz. Jetzt kommen Sie hier beim CO<sub>2</sub>-Gesetz und wollen die Fahrlässigkeit herausnehmen. Ich glaube, das ist doch etwas schwierig zu begründen. Sie haben in den anderen Abgabegesetzen die genau gleiche Regelung.

Wenn Sie nun schon an der Strafraahmenharmonisierung sind, dann möchte ich Sie bitten zu sagen: "Okay, wir schauen das einmal grundsätzlich an, in den verschiedenen Abgabegesetzen, und machen hier eine kohärente Gesetzgebung." Aber ich bitte Sie wirklich, davon abzusehen, diese Inkohärenz herzustellen, einfach weil dieser Punkt Ihnen hier ins Auge gestochen ist. Kommt hinzu: Man hat diese Regelung in den verschiedenen Abgabegesetzen ja nicht einfach zufällig gemacht, sondern man hat sie gemacht, weil die Vorsätzlichkeit hier zum Teil sehr schwierig festzustellen ist.

Ich bitte Sie, im Interesse der Kohärenz im Bereich der Strafbestimmungen nicht einfach bei einem einzigen Gesetz zufällig hier den Grundsatz zu durchbrechen. Da müssten Sie, wie gesagt, auch beim Mehrwertsteuergesetz, beim Zollgesetz ansetzen, und ich glaube, es gibt gute Gründe, weshalb man in den verschiedenen Abgabegesetzen diese Unterscheidung nicht gemacht hat.

Ich bitte Sie, die Minderheit Luginbühl zu unterstützen.

*Titel, Abs. 1 – Titre, al. 1*

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition de la commission*

*Abs. 3 – Al. 3*

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 20 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

## **Art. 53**

*Antrag der Mehrheit*

*Titel*

Gefährdung der CO<sub>2</sub>-Abgabe oder der Flugticketabgabe

*Abs. 1*

... wird mit Busse bestraft, wer:

a. sich gesetzeswidrig nicht als abgabepflichtige Person (Art. 32, 38b und 38e) meldet;

...

c. in einem Antrag auf Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe oder als auskunftspflichtige Person unwahre Angaben macht, erhebliche Tatsachen verschweigt oder über solche Tatsachen unwahre Belege vorlegt;

...

e. in Rechnungen oder anderen Dokumenten eine nicht oder nicht in dieser Höhe bezahlte CO<sub>2</sub>-Abgabe oder Flugticketabgabe angibt; oder

...

*Abs. 2*

... bis zum Betrag der gefährdeten CO<sub>2</sub>-Abgabe oder Flugticketabgabe ausgesprochen werden.

*Antrag der Minderheit*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Abs. 1*

Sofern die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit höherer Strafe bedroht ist, wird mit Busse bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig:



AB 2019 S 931 / BO 2019 E 931

*Antrag Minder*

*Titel*

Gefährdung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der Flugticketabgabe oder der Privatflugabgabe

*Abs. 1 Bst. a*

a. ... abgabepflichtige Person (Art. 32, 38b, 38e, 38gter und 38gquinquies in Bezug auf 38e) meldet;

*Abs. 1 Bst. e*

e. ... CO<sub>2</sub>-Abgabe, Flugticketabgabe oder Privatflugabgabe angibt; oder

*Abs. 2*

... CO<sub>2</sub>-Abgabe, Flugticketabgabe oder Privatflugabgabe ausgesprochen werden.

**Art. 53**

*Proposition de la majorité*

*Titre*

Mise en péril de la taxe sur le CO<sub>2</sub> ou de la taxe sur les billets d'avion

*Al. 1*

... amende quiconque:

a. omet, en violation de la loi, de se déclarer assujetti à la taxe (art. 32, 38b et 38e);

...

c. en déposant une demande de remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, ou en tant que tiers astreint à fournir des renseignements, fait de fausses déclarations, dissimule des faits importants ou présente des pièces justificatives fausses à l'appui de tels faits;

...

e. indique, dans des factures ou d'autres documents, une taxe sur le CO<sub>2</sub> ou une taxe sur les billets d'avion qui n'a pas été payée ou une taxe d'un montant différent, ou

...

*Al. 2*

... francs, voire la valeur de la taxe sur le CO<sub>2</sub> ou de la taxe sur les billets d'avion mise en péril si la taxe concernée représente un montant plus élevé.

*Proposition de la minorité*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Al. 1*

A moins que l'acte ne soit réprimé par une autre disposition prévoyant une peine plus élevée, est puni d'une amende quiconque, intentionnellement ou par négligence:

*Proposition Minder*

*Titre*

Mise en péril de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur les vols privés

*Al. 1 let. a*

a. ... de se déclarer assujetti à la taxe (art. 32, 38b, 38e, 38gter et 38gquinquies en lien avec 38e);

*Al. 1 let. e*

e. ... une taxe sur le CO<sub>2</sub>, une taxe sur les billets d'avion ou une taxe sur les vols privés qui ...

*Al. 2*

... de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur les vols privés mise ...

**Le président** (Fournier Jean-René, président): La décision sur la proposition de la minorité à l'alinéa 1 a déjà été prise à l'article 52.

*Titel, Abs. 1 Bst. a, e, 2 – Titre, al. 1 let. a, e, 2*

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition Minder*



*Übrige Bestimmungen angenommen  
Les autres dispositions sont adoptées*

**Art. 54**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

Streichen

*Antrag der Minderheit*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 54**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

**Art. 55**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

...

a. für Widerhandlungen nach den Artikeln 52 und 53 bezüglich der CO<sub>2</sub>-Abgabe: die EZV;

abis. für Widerhandlungen nach den Artikeln 52 und 53 bezüglich der Flugticketabgabe: das Bafu;

...

*Abs. 3*

Erfüllt eine Handlung sowohl den Tatbestand einer Widerhandlung nach Artikel 52 oder 53 bezüglich der CO<sub>2</sub>-Abgabe als auch den Tatbestand ...

*Antrag Minder*

*Abs. 2 Bst. abis*

abis. ... Flugticketabgabe und der Privatflugabgabe: das Bafu;

**Art. 55**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

...

a. l'AFD, pour les infractions concernant la taxe sur le CO<sub>2</sub> visées aux articles 52 et 53;

abis. l'OFEV, pour les infractions concernant la taxe sur les billets d'avion visées aux articles 52 et 53;

...



Al. 3

Si l'acte constitue à la fois une infraction concernant la taxe sur le CO<sub>2</sub> visée à l'article 52 ou 53 et une infraction ...

*Proposition Minder*

*Al. 2 let. abis*

abis. ... concernant la taxe sur les billets d'avion ou la taxe sur les vols privés visées ...

*Abs. 2 Bst. abis – Al. 2 let. abis*

*Angenommen gemäss Antrag Minder*

*Adopté selon la proposition Minder*

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptée*

AB 2019 S 932 / BO 2019 E 932

s

#### **Art. 55a**

*Antrag der Mehrheit*

*Titel*

*Übrige Widerhandlungen*

*Abs. 1*

Mit Busse bis 30 000 Franken wird bestraft, wer vorsätzlich:

- a. falsche, unwahre oder unvollständige Angaben im Hinblick auf die Ausstellung von Bescheinigungen nach Artikel 5 macht;
- b. die Teilnahmepflicht nach Artikel 18 Absatz 1 oder 19 Absatz 1 missachtet;
- c. die Berichterstattungspflicht nach Artikel 25 missachtet oder falsche oder unvollständige Berichte einreicht.

*Antrag der Minderheit*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Abs. 2*

Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe Busse.

#### **Art. 55a**

*Proposition de la majorité*

*Titre*

*Autres infractions*

*Al. 1*

Est puni d'une amende de 30 000 francs au plus quiconque, intentionnellement:

- a. fournit des indications fausses, inexactes ou incomplètes en vue de la délivrance d'attestations au sens de l'article 5;
- b. enfreint l'obligation de participer au sens de l'article 18 alinéa 1, ou 19 alinéa 1;
- c. enfreint l'obligation de faire rapport au sens de l'article 25 ou remet des rapports faux ou incomplets.

*Proposition de la minorité*

(Luginbühl, Berberat, Bruderer Wyss, Comte, Zanetti Roberto)

*Al. 2*

Si l'auteur agit par négligence, la peine est une amende.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

#### **Art. 56–59**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 59a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Erhebung der Flugticketabgabe

*Text*

Wird das Flugticket vor Inkrafttreten dieses Gesetzes ausgegeben und erfolgt der Abflug nach dessen Inkrafttreten, so wird die Flugticketabgabe nur erhoben, wenn der Abflug länger als ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgt.

**Art. 59a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Perception de la taxe sur les billets d'avion

*Texte*

Si le billet d'avion est remis avant l'entrée en vigueur de la présente loi et que le départ a lieu après son entrée en vigueur, la taxe sur le billet d'avion n'est perçue que si le départ a lieu plus d'un an après cette entrée en vigueur.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 59b**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Aufhebung des Technologiefonds

*Text*

Der Technologiefonds nach Artikel 35 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 wird aufgehoben und dessen Mittel, Rechte und Pflichten auf den Klimafonds nach Artikel 38h übertragen. Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt der Übertragung und regelt die Einzelheiten. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt das bisherige Recht zum Technologiefonds anwendbar.

**Art. 59b**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Suppression du fonds de technologie

*Texte*

Le fonds de technologie visé à l'article 35 de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO<sub>2</sub> est supprimé et les moyens affectés à ce fonds, ainsi que les droits et les obligations qui y sont liés, sont transférés au Fonds pour le climat prévu à l'article 38h. Le Conseil fédéral fixe la date du transfert et en règle les modalités. Jusqu'à cette date, les dispositions en vigueur relatives au fonds de technologie restent applicables.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 59c**

*Antrag der Mehrheit*

*Titel*

UVP-pflichtige Anlagen

*Text*

Die Anforderungen an UVP-pflichtige Anlagen sind 18 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes auf neue Anlagen anzuwenden.



*Antrag der Minderheit*

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Streichen

**Art. 59c**

*Proposition de la majorité*

*Titre*

Installations soumises à l'EIE

*Texte*

Les exigences concernant les installations soumises à l'EIE sont appliquées aux nouvelles installations 18 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

*Proposition de la minorité*

(Fässler Daniel, Eberle, Hösli, Schmid Martin)

Biffer

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

**Art. 60**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 3*

Die Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (Anhang Ziff. II/1) und die Änderung des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (Anhang Ziff. II/2) gelten bis zum 31. Dezember 2030; danach sind alle darin enthaltenen Änderungen hinfällig.

**Art. 60**

*Proposition de la commission*

*Al. 1, 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3*

Les modifications de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (annexe, ch. II/1) et de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (annexe, ch. II/2)

AB 2019 S 933 / BO 2019 E 933

sont valables jusqu'au 31 décembre 2030; elles seront caduques à compter du 1er janvier 2031.

*Angenommen – Adopté*

**Aufhebung und Änderung anderer Erlasse**

**Abrogation et modification d'autres actes**

**Ziff. I, II Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. I, II introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 2 Abs. 3 Bst. d***Antrag der Kommission*

d. "Biogener Treibstoff": Treibstoff, der aus Biomasse oder anderen erneuerbaren Energieträgern hergestellt wird.

**Ch. II ch. 1 art. 2 al. 3 let. d***Proposition de la commission*

d. biocarburant: carburant produit à partir de biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables.

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen ein Bündel an Änderungen im Mineralölsteuergesetz und im Umweltschutzgesetz, um die befristeten Bestimmungen zu erneuerbaren Treibstoffen zu verlängern. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Zuhanden des Amtlichen Bulletins erkläre ich Ihnen diesen Sachverhalt.

Dieser Kommissionsentscheid verlängert die bis Mitte 2020 befristete Mineralölsteuererleichterung für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe bis Ende 2030. Dazu müssen die im Mineralölsteuergesetz und Umweltschutzgesetz befristeten Artikel wieder neu aufgeführt werden.

Gemäss geltendem Gesetz müssen die Ausfälle bei der Mineralölsteuer ertragsneutral über den Benzinsteuersatz ausgeglichen werden. Weil der biogene Anteil auch beim Dieselöl substanziell zugenommen hat, sollen die Steuerausfälle über eine Höherbesteuerung von Benzin und Dieselöl ausgeglichen werden. Erneuerbare Treibstoffe sollen nach dem Willen des Bundesrates zukünftig ausschliesslich über die CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht der Importeure fossiler Treibstoffe in Verkehr gebracht werden. Die Treibstoffimporteure sollen mindestens 5 Prozent der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen mit erneuerbaren Treibstoffen kompensieren, die an die EU-Gesetzgebung angelehnte ökologische Anforderungen erfüllen und weiterhin vorwiegend aus Abfällen und Rückständen stammen sollen.

Der Beschluss der Kommission führt die heutige Förderung auf zwei Schienen, nämlich über die Steuererleichterung und über die CO<sub>2</sub>-Kompensationspflicht, weiter. Biogene Treibstoffe sind inzwischen die bedeutendsten Kompensationsleistungen der Treibstoffimporteure. Bei einer Verlängerung der Steuererleichterung bis 2030 kommen aber zu den bis Mitte 2020 aufgelaufenen Steuerausfällen von rund 900 Millionen Franken zusätzlich neue Steuerausfälle in der Grössenordnung von mindestens 400 Millionen Franken pro Jahr hinzu. Bis Ende 2030 müssen folglich insgesamt über 5,1 Milliarden Franken ausgeglichen werden, wofür die Mineralölsteuersätze von Benzin und Dieselöl ab Mitte 2020 um 8,4 Rappen pro Liter erhöht werden müssen.

Je nach Umfang der Steuerausfälle könnte der Fall früher eintreten, dass der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds unter die Reserve von 500 Millionen Franken fällt und dadurch eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von 4 Rappen pro Liter ausgelöst wird. Aktuell ist die Finanzierung des NAF noch gesichert. Eine Erhöhung ist frühestens 2024 notwendig, und beim Entwurf des Bundesrates fallen keine neuen Ausfälle bei der Mineralölsteuer an. Die Mehrkosten von erneuerbaren Treibstoffen werden vollständig über den Kompensationsaufschlag an der Tanksäule refinanziert und sind in dem von der Kommission festgelegten Maximum von 10 bzw. 12 Rappen pro Liter enthalten.

Hinzu kommt, dass die parlamentarische Initiative Burkart 17.405, "Verlängerung der Befristung der Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe", im vierten Quartal dieses Jahres in unsere Kommission kommt, da ihr – in veränderter Form – im Nationalrat Folge gegeben wurde.

Die meisten Anträge der Kommission zur Mineralölsteuer und zum Umweltschutzgesetz betreffen die Verlängerung der Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe. Eine weitere Inhaltsänderung betrifft Artikel 49 Absatz 3 USG: Hier schlägt die Kommission einstimmig vor, die Fördertatbestände bei der Umwelttechnologie auszuweiten. So kann der Bund neu zum Beispiel auch Zertifizierungen von Umweltinnovationen finanziell unterstützen, wodurch heutige Hemmnisse dann abgebaut würden.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Nur kurz: Ich glaube, es ist wichtig, was der Kommissionssprecher gesagt hat. Der Bundesrat hat Ihnen beantragt, hier mit der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in Bezug auf die Befreiung von biogenen Treibstoffen bei der Mineralölsteuer das Konzept zu ändern. Weil jetzt mit der Übergangsregelung eine Lücke entstehen konnte, hat der Nationalrat mit der parlamentarischen Initiative Burkart eine Überbrückungsregelung gemacht, damit keine Lücke entsteht, bevor das neue Konzept des Bundesrates zu greifen beginnt. Ihre Kommission ist jetzt eigentlich mitten in die Beratungen im Nationalrat zu dieser Überbrückungslösung geraten.

Ich glaube, es ist eine gute Idee, wenn Ihre Kommission die parlamentarische Initiative Burkart jetzt auch möglichst rasch berät. Sie war bereits im Nationalrat. Ich bin eigentlich sehr zuversichtlich, dass Sie sich dann



auch auf das neue Konzept einigen können, damit die Übergangsregelung gesichert ist. Dann bringt man das wieder zusammen. Im Moment ist es hier gesetzgeberisch noch nicht hundertprozentig kohärent.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 2a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Bezeichnung der biogenen Treibstoffe

*Text*

Der Bundesrat bezeichnet die biogenen Treibstoffe nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d.

**Ch. II ch. 1 art. 2a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Définition des biocarburants

*Texte*

Le Conseil fédéral définit les biocarburants en vertu de l'article 2 alinéa 3 lettre d. GZ]

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 12a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Steuererleichterung für Erd- und Flüssiggas

*Abs. 1*

Für Erd- und Flüssiggas zur Verwendung als Treibstoff ist die Steuer je Liter Benzinäquivalent 40 Rappen tiefer als die Steuer gemäss Mineralölsteuertarif.

*Abs. 2*

Die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag werden nach dem Tarif im Anhang 1a zu diesem Gesetz erhoben.

AB 2019 S 934 / BO 2019 E 934

**Ch. II ch. 1 art. 12a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Allègement fiscal four le gaz naturel et le gaz liquide

*Al. 1*

Pour le gaz naturel et le gaz liquide destinés à être utilisés comme carburant, l'impôt est inférieur de 40 centimes par litre d'équivalent essence à l'impôt prévu dans le tarif de l'impôt sur les huiles minérales.

*Al. 2*

L'impôt sur les huiles minérales et la surtaxe sur les huiles minérales sont perçus d'après le tarif figurant à l'annexe 1a de la présente loi.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 12b**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Steuererleichterung für biogene Treibstoffe

*Abs. 1*

Für biogene Treibstoffe wird eine Steuererleichterung auf Gesuch hin gewährt, wenn die folgenden Anforderungen erfüllt sind:

a. Die biogenen Treibstoffe erzeugen vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch erheblich weniger Treibhausgasemissionen als fossiles Benzin.



- b. Die biogenen Treibstoffe belasten die Umwelt vom Anbau der Rohstoffe bis zu ihrem Verbrauch gesamthaft nicht erheblich mehr als fossiles Benzin.
- c. Der Anbau der Rohstoffe erforderte keine Umnutzung von Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand oder mit grosser biologischer Vielfalt.
- d. Der Anbau der Rohstoffe erfolgte auf Flächen, die rechtmässig erworben wurden.
- e. Die biogenen Treibstoffe wurden unter sozial annehmbaren Bedingungen produziert.

*Abs. 2*

Die Anforderungen nach Absatz 1 Buchstaben a bis d gelten in jedem Fall als erfüllt bei biogenen Treibstoffen, die nach dem Stand der Technik aus biogenen Abfällen oder Produktionsrückständen hergestellt werden.

*Abs. 3*

Der Bundesrat kann zusätzlich zu den Anforderungen nach Absatz 1 die Anforderung einführen, dass die Produktion der biogenen Treibstoffe nicht zulasten der Ernährungssicherheit erfolgen darf. Er berücksichtigt dabei international anerkannte Standards.

*Abs. 4*

Er bestimmt den Umfang der Steuererleichterung; er berücksichtigt dabei die Wettbewerbsfähigkeit der biogenen Treibstoffe gegenüber Treibstoffen fossilen Ursprungs.

## **Ch. II ch. 1 art. 12b**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Allègement fiscal pour les biocarburants

*Al. 1*

Un allègement fiscal est accordé sur demande pour les biocarburants lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a. depuis la production des matières premières jusqu'à leur utilisation, les biocarburants émettent sensiblement moins de gaz à effet de serre que l'essence fossile;
- b. depuis la production des matières premières jusqu'à leur utilisation, les biocarburants ne nuisent globalement pas à l'environnement de façon notablement plus élevée que l'essence fossile;
- c. la production des matières premières n'a pas nécessité le changement d'affectation de surfaces présentant un important stock de carbone ou une grande diversité biologique;
- d. la production des matières premières a eu lieu sur des surfaces acquises légalement;
- e. les biocarburants ont été produits dans des conditions socialement acceptables.

*Al. 2*

Les conditions fixées à l'alinéa 1 lettres a à d, sont dans tous les cas réputées remplies pour les biocarburants fabriqués conformément aux techniques les plus récentes qui sont obtenus à partir de déchets ou de résidus de production biogènes.

*Al. 3*

Outre les conditions fixées à l'alinéa 1, le Conseil fédéral peut introduire la condition selon laquelle la production des biocarburants ne doit pas se faire au détriment de la sécurité alimentaire. Ce faisant, il tient compte des normes internationalement reconnues.

*Al. 4*

Le Conseil fédéral fixe l'ampleur de l'allègement fiscal en tenant compte de la compétitivité des biocarburants par rapport aux carburants d'origine fossile.

*Angenommen – Adopté*

## **Ziff. II Ziff. 1 Art. 12c**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Nachweis und Rückverfolgbarkeit von biogenen Treibstoffen

*Abs. 1*

Wer eine Steuererleichterung für biogene Treibstoffe erhalten will, muss nachweisen, dass diese die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 erfüllen.

*Abs. 2*

Der Nachweis beinhaltet:



- a. verständliche und überprüfbare Angaben, welche die Rückverfolgbarkeit des biogenen Treibstoffs über alle Produktionsstufen ermöglichen; und
- b. Unterlagen, die diese Angaben belegen.

*Abs. 3*

Die Steuerbehörde kann verlangen, dass die Richtigkeit der Angaben und Unterlagen durch anerkannte unabhängige Dritte überprüft und bestätigt wird.

*Abs. 4*

Der Bundesrat bezeichnet die erforderlichen Angaben und Unterlagen. Er kann Erleichterungen des Nachweises vorsehen, sofern gewährleistet ist, dass die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 erfüllt sind.

## **Ch. II ch. 1 art. 12c**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Preuve et traçabilité des biocarburants

*Al. 1*

Quiconque veut obtenir un allègement fiscal pour des biocarburants doit prouver que ceux-ci répondent aux conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3.

*Al. 2*

La preuve contient les éléments suivants:

- a. des indications compréhensibles et vérifiables permettant la traçabilité des biocarburants à tous les échelons de production;
- b. des documents étayant ces indications.

*Al. 3*

L'autorité fiscale peut exiger que l'exactitude des indications et des documents soit vérifiée et attestée par des tiers indépendants et agréés.

*Al. 4*

Le Conseil fédéral définit les indications et les documents requis. Il peut prévoir d'alléger le fardeau de la preuve, pour autant qu'il soit garanti que les conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3, sont remplies.

*Angenommen – Adopté*

## **Ziff. II Ziff. 1 Art. 12d**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Gesuch um Steuererleichterung für biogene Treibstoffe

AB 2019 S 935 / BO 2019 E 935

*Abs. 1*

Das Gesuch um Steuererleichterung für biogene Treibstoffe muss vor der Abgabe der ersten Steueranmeldung schriftlich bei der Steuerbehörde eingereicht werden.

*Abs. 2*

Die Steuerbehörde entscheidet über die Steuererleichterung im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Umwelt, dem Bundesamt für Landwirtschaft und dem Staatssekretariat für Wirtschaft.

*Abs. 3*

Der Bundesrat regelt das Verfahren.

## **Ch. II ch. 1 art. 12d**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Demande d'allègement fiscal pour les biocarburants

*Al. 1*

La demande d'allègement fiscal pour les biocarburants doit être remise par écrit à l'autorité fiscale avant le dépôt de la première déclaration fiscale.



Al. 2

L'autorité fiscale statue sur l'allègement fiscal en accord avec l'Office fédéral de l'environnement, l'Office fédéral de l'agriculture et le Secrétariat d'Etat à l'économie.

Al. 3

Le Conseil fédéral règle la procédure.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 12e**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Ertragsneutralität

*Abs. 1*

Die Steuerausfälle, die sich aus der Steuererleichterung nach den Artikeln 12a und 12b ergeben, sind durch eine höhere Besteuerung des Benzins und des Dieselöls bis spätestens am 31. Dezember 2030 zu kompensieren.

*Abs. 2*

Der Bundesrat ändert die in Anhang 1 und Artikel 12 Absatz 2 enthaltenen Steuersätze für Benzin und Dieselöl und passt die geänderten Steuersätze periodisch an.

**Ch. II ch. 1 art. 12e**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Neutralité des recettes

*Al. 1*

Les pertes fiscales résultant des allègements fiscaux visés aux articles 12a et 12b sont compensées, au plus tard le 31 décembre 2030, par une imposition plus élevée de l'essence et de l'huile diesel.

*Al. 2*

Le Conseil fédéral modifie les taux de l'impôt pour l'essence et l'huile diesel qui figurent à l'article 12 alinéa 2, et à l'annexe 1, et adapte périodiquement les taux modifiés.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Gliederungstitel vor Art. 17**

*Antrag der Kommission*

4. Abschnitt: Steuerbefreiungen und Steuerrückerstattungen

**Ch. II ch. 1 titre précédant l'art. 17**

*Proposition de la commission*

Section 4: Exonérations et remboursement de l'impôt

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 18 Abs. 3bis**

*Antrag der Kommission*

Für biogene Treibstoffe, welche die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 nicht erfüllen, können keine Steuerrückerstattungen nach Absatz 3 geltend gemacht werden.

**Ch. II ch. 1 art. 18 al. 3bis**

*Proposition de la commission*

S'agissant des biocarburants ne remplissant pas les conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3, aucun remboursement de l'impôt en vertu de l'alinéa 3 ne peut être réclamé.

*Angenommen – Adopté*



**Ziff. II Ziff. 1 Art. 20a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Treibstoffgemische

*Abs. 1*

Steuerpflichtige Personen müssen bei der Steueranmeldung von Treibstoffgemischen aus biogenen Treibstoffen und anderen Treibstoffen separat anmelden:

- a. den Anteil biogener Treibstoffe, welche die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 erfüllen;
- b. den Anteil biogener Treibstoffe, welche die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 nicht erfüllen; und
- c. den Anteil anderer Treibstoffe.

*Abs. 2*

Treibstoffanteile, die eine geringe Menge nicht überschreiten, müssen nicht separat angemeldet werden. Der Bundesrat legt die Menge fest.

*Abs. 3*

Die Steuererleichterung kann in Form eines Vorschusses gewährt werden. Der Vorschuss wird auf Grundlage des für die anderen Treibstoffe geltenden Steuersatzes berechnet. Er ist zurückzuerstatten, wenn die Voraussetzung für die Steuererleichterung nicht mehr gegeben ist.

*Abs. 4*

Der Bundesrat regelt das Verfahren.

**Ch. II ch. 1 art. 20a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Mélanges de carburants

*Al. 1*

Lors de la déclaration fiscale de mélanges de carburants obtenus à partir de biocarburants et d'autres carburants, les personnes assujetties à l'impôt doivent déclarer séparément:

- a. la part des biocarburants remplissant les conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3;
- b. la part des biocarburants ne remplissant pas les conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3;
- c. la part des autres carburants.

*Al. 2*

Les parts de carburant ne dépassant pas une quantité minime ne doivent pas être déclarées séparément. Le Conseil fédéral fixe cette quantité.

*Al. 3*

L'allègement fiscal peut être accordé sous la forme d'une avance. Celle-ci est calculée sur la base du taux applicable aux autres carburants. Si la condition de l'allègement fiscal n'est plus remplie, l'avance doit être remboursée.

*Al. 4*

Le Conseil fédéral règle la procédure.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 1 Art. 48 Abs. 2**

*Antrag Bischof*

Die Bestimmungen in Artikel 18 Absatz 1bis über die Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffe, die durch die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen verwendet werden, sind befristet bis 31. Dezember 2025. Ab 1. Januar 2026 ist eine Rückerstattung nur noch möglich, wenn die konzessionierte Transportunternehmung im städtischen Agglomerationsverkehr mindestens einen Anteil von 50 Prozent Elektro- oder Trolleybusse einsetzt. Ab 1. Januar 2030 entfällt die Steuerrückerstattung für diese Transportunternehmungen.

AB 2019 S 936 / BO 2019 E 936

**Ch. II ch. 1 art. 48 al. 2**

*Proposition Bischof*

La validité des dispositions figurant à l'article 18 alinéa 1bis concernant le remboursement de l'impôt sur les



huiles minérales frappant les carburants utilisés par les entreprises de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération est limitée au 31 décembre 2025. A partir du 1er janvier 2026, un remboursement sera possible uniquement si l'entreprise concessionnaire exploite au moins 50 pour cent de bus électriques ou de trolleybus dans le trafic d'agglomération urbain. Le 1er janvier 2030, le remboursement de l'impôt en question sera supprimé pour toutes entreprises de transport.

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Kommission hat dieses Thema nicht behandelt. Gerne erinnere ich Sie daran, dass wir die Abstimmungen im Nationalrat berücksichtigt haben. Im Nationalrat wurde dieser Antrag von einer Minderheit gestellt und mit 123 zu 71 Stimmen klar abgelehnt, weil die finanziellen Auswirkungen nicht klar waren. Nun gilt es festzuhalten, dass der Nationalrat im März 2019 ein Kommissionspostulat der KVF-NR zu dieser Frage angenommen hat. Der Bundesrat wird dabei aufgefordert, dass er Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselnissen auf umweltfreundliche, klimaneutrale, nichtfossile Busse aufzeigen muss.

**Bischof** Pirmin (C, SO): Der Berichterstatter hat es richtig gesagt: Die Kommission hat dieses Thema nicht behandelt. Ich muss selber als Mitglied der Kommission Asche auf mein Haupt streuen: Ich habe das während der Beratung auch nicht bemerkt. Ich bitte Sie hier, eine grosse Lücke in diesem Gesetz zu schliessen.

Worum geht es? Ich schlage Ihnen vor, dass die heute geltende Rückerstattung der Mineralölsteuern auf Treibstoffen zugunsten von konzessionierten Transportunternehmungen befristet und schrittweise zurückgefahren wird. Wenn Sie die Diskussion der letzten Stunden verfolgt haben, dann sehen Sie, dass wir das Ziel haben, die CO<sub>2</sub>-Emissionen unter anderem auch im Verkehrsbereich zu reduzieren. Das ist das Ziel der ganzen Gesetzgebung, die wir hier machen. Wir machen das auch im Verkehrsbereich. Wir machen das mit zum Teil ganz erheblichen Einschnitten und Belastungen der privaten Motorfahrzeugfahrerinnen und -fahrer. Wir machen das zu Recht, weil wir sagen: Wenn wir das Ziel erreichen wollen, zugunsten des Klimas diese CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, dann geht das nicht anders, und dann kostet das halt auch etwas, dann kostet das auch den Einzelnen etwas.

Nur haben wir dabei einen wichtigen Teil einfach ausgeblendet. Wir haben gesagt: Es gibt Abgaben, es gibt ein neues System im Mineralölsteuerbereich. Wir haben aber übersehen – ich auch –, dass es Artikel 18 Absatz 1bis gibt; er ist auf Ihrer Fahne auf Seite 57 abgedruckt. Er lautet: "Die Steuer wird ganz oder teilweise rückerstattet für Treibstoffe, die durch die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen verwendet werden."

Das heisst auf Deutsch: Im ganzen europäischen Umfeld werden jetzt die Transportunternehmungen darin gefördert, dass sie ihre Bussysteme von fossilen Treibstoffen auf elektrische oder andere klimaneutrale Treibstoffe umstellen. Sie werden mit Anschubfinanzierungen und Ähnlichem gefördert. Die Schweiz macht das nicht. Die Schweiz fördert das nicht, im Gegenteil: Die Schweiz bestraft das. Wenn Sie ein Strassenunternehmen in einer Schweizer Stadt sind – ich spreche nicht von den Bergen, ich komme dann noch auf die Bergregionen zu sprechen – und ein Agglomerationsverkehrssystem betreiben, dann sind Sie echt dumm, wenn Sie heute auf Elektrobusse umstellen. Die Situation ist heute nämlich die, dass Sie, wenn Sie einen neuen Bus anschaffen müssen, selbstverständlich einen klimaschädlichen Dieselniss anschaffen, weil Sie bei diesem Dieselniss keine Abgaben leisten müssen und Ihnen die Mineralölsteuer vollständig zurückerstattet wird. Der Dieselniss ist im Übrigen immer noch etwas billiger als ein Elektrobus mit allen Installationen.

Wenn Sie einen Elektrobus kaufen, was Sie eigentlich nach unserer Gesetzgebung tun sollten, dann werden Sie dafür bestraft. Sie brauchen dann Strom, und die Stromkosten können Sie sich nicht rückerstatten lassen, und die Investitionen, die Sie machen müssen, werden Ihnen auch nicht rückerstattet. Jetzt kann man sagen: Ja gut, das macht ja nicht so viel aus, denn diese Busse machen nur 3 Prozent der Schweizer Fahrzeugflotte aus. Das stimmt, aber ein Bus emittiert ungefähr fünfundzwanzigmal so viel CO<sub>2</sub> wie ein Privatfahrzeug, womit wir jetzt plötzlich bei einem ganz erheblichen Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen des gesamten Verkehrsbereichs sind. Ein Dieselniss, 18 Meter lang, emittiert pro Jahr etwa 100 Tonnen CO<sub>2</sub>, ein Personenwagen, sei er nun ein Benziner oder ein dieselnissbetriebener, etwas weniger als 4 Tonnen.

Die Elektrobusse existieren schon – im Gegensatz zu anderen Förderprojekten, die wir hier haben und die wir entwickeln möchten –, und sie sind in vorbildlichen Regionen in diesem Land im Einsatz. Sie sind in Luzern, in St. Gallen, in Zürich, in Winterthur, in Schaffhausen, in Bern, in Freiburg, à Neuchâtel, à La Chaux-de-Fonds, à Lausanne, à Montreux et à Genève im Einsatz. Diese Regionen können das, die machen das, obwohl sie erhebliche Mehrkosten haben.

Es sind im Moment erst etwa 17 Prozent, die elektrisch fahren, und ironischerweise kommen diese 17 Prozent nicht aus einer Klimaüberlegung heraus, sondern sie stammen aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Im



Zweiten Weltkrieg konnte die Schweiz keinen Diesel mehr beschaffen. Deshalb sind die öffentlichen Verkehrsbetriebe zu guten Teilen elektrifiziert und elektrisch betrieben worden – halt mit Fahrbahnleitungen. Das sieht nicht so schön aus, ist aber klimaneutral. Das ist plötzlich wieder aktuell. Später ist man dann auf die klimaschädlichen fossilen Busse umgestiegen. Die entsprechenden Treibstoffe beziehen wir aus Ländern mit zum Teil erheblich angeschlagener Reputation, die in der Diskussion vorhin beschrieben worden sind. Demgegenüber beziehen die Elektrobusse Strom, der grösstenteils in der Schweiz produziert wird – sauberen Schweizer Strom. Elektrobusse sind auch leiser, und sie sind, wenn Sie einer ETH-Studie glauben, zwei- bis dreimal effizienter als die Diesel- oder die übrigen fossilen Busse.

Sie würden hier Schweizer Wertschöpfung nicht nur in Bezug auf den Strom fördern, sondern auch in Bezug auf die Produktion. Bei den fossilen Motoren ist die Schweiz praktisch aus der Produktion ausgestiegen. Bei den Elektrobussen werden die entsprechenden Elemente in der Schweiz hergestellt. In 15 Kantonen gibt es Unternehmungen, die die Batterien, die Umrichter, die Motoren und die Ladestationen herstellen – schweizerische Wertschöpfung, vom Produkt her und vom Treibstoff her, und klimaneutral. Und wir leisten uns den Luxus, diejenigen, die das machen, einfach zu bestrafen – offensichtlich und in grossem Umfang.

Stellen Sie sich einmal die Signalwirkung einer solchen Gesetzgebung vor! Wir haben zwar in Artikel 27 vor allem für den Militärbereich entsprechende Ausnahmen eingebaut; auch die könnte man vielleicht noch interpretieren, wenn Sie wollen. Aber stellen Sie sich die Signalwirkung vor! Die private Autofahrerin und der private Autofahrer nehmen nach unseren Beratungen zur Kenntnis, dass sie mit diesem Gesetz erheblich mehr belastet werden. Gleichzeitig sehen sie jeden Tag von 5.30 bis um 24 Uhr die "Dreckschleudern" von öffentlich konzessionierten Transportunternehmungen herumfahren. Es geht doch nicht an, dass wir sagen, wir belasten den Privaten mit allen Lasten, die es gibt, und die öffentliche Hand lassen wir aussen vor, und diese wird noch für ihre Dreckschleudern belohnt. Es sollte umgekehrt sein: Die öffentliche Hand sollte mit dem guten Beispiel vorangehen, wie das die von mir genannten Städte tun, obwohl es etwas kostet. Sie sollten dafür belohnt und nicht bestraft werden, wenn sie auf ein klimaneutrales System umstellen.

Ursprünglich wollte ich Ihnen eigentlich vorschlagen, Absatz 1 bis zu streichen, den ich eben vorgelesen habe. Er ist mir, wie gesagt, erst nach der Kommissionsberatung aufgefallen. Ich habe erst nachher herausgefunden, dass ein entsprechender Antrag der Kommission des Nationalrates schon gestellt worden war und knapp abgelehnt wurde. Ich habe diesen Antrag übernommen, aber in einem wesentlichen Teil abgeändert.

Ich schlage Ihnen nicht vor, dass wir die Rückerstattungen einfach streichen. Ich schlage Ihnen erstens vor, dass wir sie

**AB 2019 S 937 / BO 2019 E 937**

zurückfahren, dass wir diesen Unternehmungen Zeit geben, um auf die elektrischen oder andere nicht klimaschädliche Systeme umzustellen. Ich schlage Ihnen zweitens vor, das nur für die städtischen Agglomerationsgebiete zu tun. In diesen Bereichen ist nämlich die Umstellung auf elektrobetriebene Busse problemlos möglich. Ich schlage Ihnen nicht vor, das auch für die Berggebiete zu tun. Postautos oder Ähnliches wären wahrscheinlich theoretisch auch irgendwann auf Elektrizität umstellbar. Dies ist aber aus heutiger Sicht offenbar technisch nicht möglich. Ich schlage Ihnen also vor, das Anliegen dort ins Gesetz hineinzunehmen, wo es möglich ist. Das ist im Bereich des städtischen Agglomerationsverkehrs der Fall.

Es ist mir bekannt – der Kommissionssprecher hat es gesagt –, dass ein Postulat aus dem März 2019 hängig ist, in welchem die Rede davon ist, dass entsprechende Förderprogramme durch den Bundesrat geprüft werden sollen. Vorhin ist zu Recht gesagt worden: Postulate retten das Klima nicht. Wenn der Bundesrat für den Erstrat, der jetzt eben durch sein Nichtstun zum Zweitrat geworden ist, dann mit dem Postulat einen vernünftigen Vorschlag bringt, wie man das anders ins Gesetz nehmen kann, habe ich gar nichts dagegen. Aber nichts tun und nur die Privaten mit der Gesetzgebung bestrafen – das, glaube ich, können wir nicht.

Ich bitte Sie, dem Einzelantrag zuzustimmen, dies im Wissen, dass der Zweitrat oder der Erstrat dann auch noch darübergeht.

**Sommaruga Simonetta**, Bundesrätin: Ich glaube, man kann es hier kurz machen: Es ist natürlich so, dass man Erleichterungen bei der Mineralölsteuer für Dieselmotoren hat, etwa 70 Millionen Franken macht das pro Jahr aus, und gleichzeitig hätte man – ich habe diesbezüglich ja schon Briefe bekommen – jetzt gerne vom Bund Geld für den Umstieg auf Elektrobusse. Das ist natürlich ein totaler Widerspruch! Die Frage ist nur, wie Sie den am besten und am schnellsten auflösen. Vorhin haben Sie eine intensive Diskussion in Bezug auf den Finanzsektor geführt. Ich würde sagen, in Bezug auf die Widersprüchlichkeit ist wahrscheinlich beim Finanzsektor der Handlungsbedarf noch etwas grösser als bei den Elektrobussen. Aber das ist in der Tat eigentlich nicht erklärbar.



Der Bundesrat hat das Postulat zur Annahme empfohlen, das, wie gesagt, im März vom Nationalrat angenommen worden ist. Beim Finanzsektor braucht es vielleicht etwas Zeit, und wir müssen die guten Lösungen anschauen – wobei wir dort mit dem Aktionsplan der Europäischen Union auch Hinweise haben, wie man das umsetzen kann. Wir werden hier Lösungen finden, das kann ich Ihnen sagen. Ich bin sehr motiviert. Es ist auch nicht so, dass man heute für Elektrobusse gar nichts tun kann. Man kann das über die Agglomerationsprogramme machen. Es gibt einige Agglomerationen, die jetzt im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch eine Mitfinanzierung bei den Elektrobusen erhalten haben.

Herr Ständerat Bischof, ich habe etwas Zurückhaltung bei Ihrem Einzelantrag. Sie sprechen von den städtischen Agglomerationen. Sie müssen mir aber noch sagen, wo diese beginnen und wo sie aufhören. Wenn ich Ihren Antrag lese, steht dort: "Ab 1. Januar 2030 entfällt die Steuerrückerstattung für alle Transportunternehmungen." Vielleicht haben wir eine unterschiedliche Lesart, oder vielleicht haben Sie nicht das geschrieben, was Sie gedacht haben. Ich lese einfach "für alle Transportunternehmungen". Da haben wir schon ein Problem, das haben Sie selber gesagt. Wir müssen das einfach gut anschauen. (*Zwischenruf Bischof: Da ist der Antrag, so wie er eingereicht worden ist!*) Okay, dann habe ich einen anderen Text als Sie.

Ich sage Ihnen einfach, weshalb man das auch etwas genauer anzuschauen hat: Wir hatten ja beim Ortsverkehr eine andere Finanzierung als beim Regionalverkehr. Es kann auch sein, dass es städtische Agglomerationen gibt, die dann bereits über den Regionalverkehr und nicht mehr über den Ortsverkehr finanziert werden. Hier haben wir diese unterschiedliche Finanzierung. Es würde sich lohnen, das hier so anzuschauen, dass man es umsetzen kann. Es ist auch nicht technologie-neutral formuliert – wobei ich jetzt nochmals Ihren Antrag lesen muss. Wir sind der Meinung, dass sie ihn, wenn schon, technologie-neutral formulieren sollten. Es gibt ja nicht nur Elektrobusse und Trolleybusse, sondern es gibt auch andere Antriebsmöglichkeiten.

Wie gesagt, ich verstehe, wenn Sie hier ein Zeichen setzen wollen. Dann können Sie diesen Antrag unterstützen und ihn dann allenfalls durch die hoffentlich bessere Lösung ersetzen, die wir finden. Aber Sie haben vorhin beim Finanzsektor gesagt, Sie hätten die Postulate und wollten auf diesem Weg fortschreiten.

Wir haben das Commitment abgegeben, und ich bin jetzt der Meinung, Sie könnten hier mit gutem Gewissen sagen, dass Sie auch hier das Postulat bereits angenommen haben und die Arbeiten laufen.

Meine Motivation haben Sie, glaube ich, gespürt. Sie müssen da den Bundesrat auch nicht mehr überzeugen, aber wir müssen einfach den richtigen Ansatz finden, um das auch gut umzusetzen. Wir werden sicher versuchen, auch hierfür dem ursprünglichen Erstrat allenfalls bereits Vorschläge zu bringen, damit man das ins Gesetz aufnehmen kann.

Dieser Antrag ist für uns jetzt vielleicht noch nicht der Weisheit letzter Schluss.

**Cramer Robert (G, GE):** Je ne souhaite pas intervenir pour répondre à Madame la conseillère fédérale Sommaruga, mais c'est plutôt à vous que je m'adresse, Monsieur le président, pour savoir sur quoi nous votons.

Je suis un peu troublé par ce que vient de dire Madame la conseillère fédérale Sommaruga. J'ai le même texte qu'elle sous les yeux, mais en français. Le texte de la proposition que j'ai reçu indique qu'entre 2025 et 2030, le remboursement ne sera possible que "si l'entreprise concessionnaire exploite au moins 50 pour cent de bus électriques ou de trolleybus dans le trafic d'agglomération urbain" et que, à partir du 1er janvier 2030, "le remboursement de l'impôt en question sera supprimé pour toutes les entreprises de transport". Cela veut dire très concrètement que si, dans l'entreprise de transport, des bus circulent hors du réseau urbain, circulent dans les villages, ces bus, dès 2030, ou bien ils devront être tous électriques, ou bien l'entreprise ne bénéficiera pas du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

Avec cette proposition, mon cher collègue Bischof, vous ne faites pas une bonne action pour les transports publics, parce que les bus électriques capables de circuler hors agglomération urbaine, il n'y en a pas beaucoup, aujourd'hui, sur le marché. Si vous exigez des compagnies de transports publics qu'elles doivent renouveler toute leur flotte à l'horizon du 1er janvier 2030 pour des modèles de véhicules qui n'existent pas, cela veut dire très concrètement que vous rendez un très mauvais service aux transports publics. Et rendre un très mauvais service aux transports publics alors que nous sommes en train d'adopter une loi sur le CO2 qui vise précisément à diminuer les émissions, c'est-à-dire à diminuer le trafic motorisé et individuel, c'est une forme de contradiction, à mes yeux.

Il faudrait par conséquent que l'on sache sur quel texte on vote, et c'est pour cela que je demande à Monsieur le président de nous lire le texte qui va nous être soumis.

**Le président (Fournier Jean-René, président):** Il y a effectivement une différence entre le texte allemand et le texte français de la proposition Bischof, Monsieur Cramer. Le texte allemand comporte à la fin "für diese Transportunternehmungen", le texte français dit "sera supprimé pour toutes les entreprises de transport", ce



qui est différent, bien entendu. Je présume que la version valable est la version en langue allemande. Je passe la parole à Monsieur Bischof pour qu'il nous fournisse des éclaircissements.

**Bischof** Pirmin (C, SO): Ich hoffe, ich kann diese Verwirrung beseitigen. Der richtige Text ist der deutschsprachige; das ist derjenige, den ich geschrieben habe. Die französische Übersetzung ist falsch. Ich kann Ihnen den Fehler erklären: Ursprünglich war im Nationalrat tatsächlich ein Antrag mit der Formulierung "für alle Transportunternehmungen" – wie Kollege Cramer gesagt hat – eingereicht worden, also auch für diejenigen ausserhalb der Städte. Ich habe Ihnen vorhin in

AB 2019 S 938 / BO 2019 E 938

der Begründung ausdrücklich gesagt, dass ich das nicht wollte, und ich habe deshalb die Änderung vorgenommen. Den richtigen deutschsprachigen Text haben Sie vor sich, aber erstaunlicherweise hat ihn die Frau Bundesrätin nicht vor sich; das kann ich mir nicht erklären.

Der Präsident hat es richtig vorgelesen: Es ist natürlich ausdrücklich "für diese Transportunternehmungen" gemeint. Ich entschuldige mich für die Konfusion, sofern sie wegen mir entstanden sein sollte. Ich habe diese Änderung übrigens erst vorgenommen, nachdem ich mit Kollegen im Rat – mit einigen von Ihnen – über den möglichen Antrag gesprochen hatte. Dann habe ich die entsprechende Änderung vorgenommen und den Antrag so eingereicht. Es gilt also für die Verkehrsbetriebe in städtischen Agglomerationen, nicht für die anderen.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Est-ce que ces explications vous suffisent, Monsieur Cramer?

**Cramer** Robert (G, GE): Oui, Monsieur le président. Vos connaissances linguistiques ont tout à fait suppléé la mauvaise traduction que nous avons sous les yeux.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Voici la formulation correcte de la dernière phrase de la version française de la proposition Bischof: "Le 1er janvier 2030, le remboursement de l'impôt en question sera supprimé pour ces entreprises de transport."

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Bischof ... 20 Stimmen

Dagegen ... 15 Stimmen

(7 Enthaltungen)

#### **Ziff. II Ziff. 2 Art. 7**

*Antrag der Kommission*

*Ersatz eines Ausdrucks, Abs. 10*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 9*

Biogene Treib- und Brennstoffe sind flüssige oder gasförmige Treib- und Brennstoffe, die aus Biomasse oder anderen erneuerbaren Energieträgern hergestellt werden.

#### **Ch. II ch. 2 art. 7**

*Proposition de la commission*

*Remplacement d'une expression, al. 10*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 9*

Par biocarburants et biocombustibles, on entend les carburants et les combustibles liquides ou gazeux produits à partir de biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables.

*Angenommen – Adopté*

#### **Ziff. II Ziff. 2 Art. 10c Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Ch. II ch. 2 art. 10c al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Gliederungstitel vor Art. 35d**

*Antrag der Kommission*

7. Kapitel: Inverkehrbringen von biogenen Treib- und Brennstoffen

**Ch. II ch. 2 titre précédant l'art. 35d**

*Proposition de la commission*

Chapitre 7: Mise sur le marché de biocarburants et de biocombustibles

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 35d**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Werden in erheblichem Mass biogene Treib- und Brennstoffe oder Gemische, die biogene Treib- und Brennstoffe enthalten, in Verkehr gebracht, welche die Anforderungen nach Artikel 12b Absätze 1 und 3 des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 nicht erfüllen, so kann der Bundesrat vorsehen, dass von ihm bezeichnete biogene Treib- und Brennstoffe nur in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie bestimmte ökologische oder soziale Anforderungen erfüllen.

*Abs. 2*

Von der Zulassungspflicht ausgenommen ist Ethanol zu Brennzwecken.

*Abs. 3*

Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mineralölsteuergesetzgebung fest:

- a. die ökologischen oder sozialen Anforderungen, welche die zulassungspflichtigen biogenen Treib- und Brennstoffe erfüllen müssen;
- b. das Verfahren der Zulassung.

**Ch. II ch. 2 art. 35d**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Si des biocarburants, des biocombustibles ou des mélanges contenant de tels carburants ou combustibles ne remplissent pas les conditions fixées à l'article 12b alinéas 1 et 3, de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales et sont mis sur le marché en grandes quantités, le Conseil fédéral peut prévoir que les biocarburants et les biocombustibles qu'il définit ne peuvent être mis sur le marché que s'ils respectent des critères écologiques ou sociaux.

*Al. 2*

L'éthanol destiné à la combustion n'est pas soumis à homologation.

*Al. 3*

Compte tenu des dispositions de la législation sur l'imposition des huiles minérales, le Conseil fédéral fixe:

- a. les critères écologiques ou sociaux que les biocarburants et les biocombustibles soumis à homologation doivent remplir;
- b. la procédure d'homologation.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 39 Titel, Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



**Ch. II ch. 2 art. 39 titre, al. 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 41 Abs. 1**

*Antrag der Kommission*

Der Bund vollzieht die Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe e (Vorschriften über Brenn- und Treibstoffe), 26 (Selbstkontrolle), 27 (Information der Abnehmer), 29 (Vorschriften über Stoffe), 29a-29h (Umgang mit Organismen), 30b Absatz 3 (Pfandausgleichskasse), 30f und 30g (Ein- und Ausfuhr von Abfällen), 31a Absatz 2 und 31c Absatz 3 (Massnahmen des Bundes zur Abfallentsorgung), 32abis (vorgezogene Entsorgungsgebühr), 32e Absätze 1–4 (Abgabe zur Finanzierung von Sanierungen), 35a-35c (Lenkungsabgaben), 35d (Inverkehrbringen von biogenen Treib- und Brennstoffen), 39

AB 2019 S 939 / BO 2019 E 939

(Ausführungsvorschriften und völkerrechtliche Vereinbarungen), 40 (Inverkehrbringen serienmässig hergestellter Anlagen) und 46 Absatz 3 (Angaben über Stoffe und Organismen); er kann für bestimmte Teilaufgaben die Kantone beiziehen.

**Ch. II ch. 2 art. 41 al. 1**

*Proposition de la commission*

La Confédération exécute les articles 12 alinéa 1 lettre e (prescriptions sur les combustibles et carburants), 26 (contrôle autonome), 27 (information du preneur), 29 (prescriptions sur les substances), 29a à 29h (utilisation d'organismes), 30b alinéa 3 (caisse de compensation relative à la consigne), 30f et 30g (importation et exportation de déchets), 31a alinéa 2, et 31c alinéa 3 (mesures de la Confédération relatives à l'élimination des déchets), 32abis (taxe d'élimination anticipée), 32e alinéas 1 à 4 (taxe), 35a à 35c (taxes d'incitation), 35d (mise sur le marché de biocarburants et de biocombustibles), 39 (prescriptions d'exécution et accords internationaux), 40 (mise sur le marché d'installations fabriquées en série) et 46 alinéa 3 (renseignements sur les substances et les organismes); les cantons peuvent être appelés à coopérer à l'exécution de certaines tâches.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 49 Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Er kann die Entwicklung, Zertifizierung und Verifizierung von Anlagen und Verfahren fördern, mit denen die Umweltbelastung im öffentlichen Interesse vermindert werden kann ...

**Ch. II ch. 2 art. 49 al. 3**

*Proposition de la commission*

Elle peut promouvoir le développement, la certification et la vérification d'installations et de procédés qui permettent dans l'intérêt public de réduire les atteintes à l'environnement ...

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 60 Abs. 1 Bst. r**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. II ch. 2 art. 60 al. 1 let. r**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*



**Ziff. II Ziff. 2 Art. 61a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Lenkungsabgaben und über die biogenen Treib- und Brennstoffe

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

Wer vorsätzlich oder fahrlässig biogene Treib- oder Brennstoffe ohne Zulassung nach Artikel 35d in Verkehr bringt oder eine Zulassung mit falschen, unwarhen oder unvollständigen Angaben erschleicht, wird mit Busse bis zu 500 000 Franken bestraft.

*Abs. 3*

Der Versuch einer Widerhandlung nach den Absätzen 1 und 2 ist strafbar.

*Abs. 4*

Verfolgende und urteilende Behörde ist die Eidgenössische Zollverwaltung.

*Abs. 5*

Erfüllt eine Handlung zugleich den Tatbestand einer Widerhandlung nach den Absätzen 1–3 und einer anderen durch die Eidgenössische Zollverwaltung zu verfolgenden Widerhandlung gegen einen Erlass des Bundes, so wird die für die schwerste Widerhandlung verwirkte Strafe verhängt; diese kann angemessen erhöht werden.

**Ch. II ch. 2 art. 61a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Infractions aux prescriptions sur les taxes d'incitation et sur les biocarburants et biocombustibles

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

Quiconque, intentionnellement ou par négligence, met sur le marché des biocarburants ou des biocombustibles sans homologation au sens de l'article 35d ou obtient de manière frauduleuse une autorisation en donnant des indications fausses, inexactes ou incomplètes, est puni d'une amende de 500 000 francs au plus.

*Al. 3*

La tentative d'infraction au sens des alinéas 1 et 2 est punissable.

*Al. 4*

L'Administration fédérale des douanes est l'autorité de poursuite et de jugement.

*Al. 5*

Si l'acte constitue simultanément une infraction au sens des alinéas 1 à 3 et une infraction à un autre acte législatif fédéral que l'Administration fédérale des douanes est chargée de poursuivre, la peine applicable est celle prévue pour l'infraction la plus grave; cette peine peut être aggravée de manière appropriée.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. II Ziff. 2 Art. 62 Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Für Widerhandlungen nach Artikel 61a gelten zudem die übrigen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht.

**Ch. II ch. 2 art. 62 al. 2**

*Proposition de la commission*

Les infractions au sens de l'article 61a sont également régies par les autres dispositions de la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif.

*Angenommen – Adopté*



**Ziff. II Ziff. 3 Art. 53**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 2*

Die Finanzhilfen nach Artikel 47, 48 und 50 dürfen 40 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht übersteigen. Ausnahmsweise können die Finanzhilfen auf 60 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöht werden. Massgeblich für die Ausnahme sind die Qualität des Projektes, das besondere Interesse des Bundes und die finanzielle Situation der Finanzhilfeempfängerin oder des Finanzhilfeempfängers. Die Finanzhilfen nach Artikel 49 Absatz 2 dürfen höchstens 100 Prozent der anrechenbaren Kosten, aber nicht mehr als 50 Prozent der Projektkosten betragen.

*Abs. 3*

Als anrechenbare Kosten gelten:

- a. bei den Finanzhilfen nach Artikel 49 Absatz 2: die nicht amortisierbaren Kosten innovativer Techniken;

**Ch. II ch. 3 art. 53**

*Proposition de la commission*

*Al. 2*

Les aides financières au titre des articles 47, 48 et 50 ne peuvent excéder 40 pour cent des coûts imputables. Exceptionnellement, elles peuvent s'élever à 60 pour cent. La dérogation est fonction de la qualité du projet concerné, de l'intérêt particulier qu'il représente pour la Confédération et de la situation financière du requérant. Les aides financières au titre de l'article 49 alinéa 2, peuvent se monter à 100 pour cent des coûts imputables au plus, mais ne peuvent excéder 50 pour cent des coûts du projet.

AB 2019 S 940 / BO 2019 E 940

*Al. 3*

Sont réputés coûts imputables:

- a. pour les aides financières au titre de l'article 49 alinéa 2: les coûts non amortissables de techniques innovantes;

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 17.071/3167)

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(3 Enthaltungen)

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen – Adopté*

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Lors du traitement de cet objet, la commission a aussi discuté la pétition 15.2012 de 60 organisations de l'Alliance climatique Suisse, représentées par le WWF et Alliance Sud, "Pour une politique climatique équitable", et la pétition Aeberhard Simon 19.2010, "Pour une imposition appropriée des voyages en avion".

**Müller** Damian (RL, LU), für die Kommission: Im Rahmen unserer Beratung des CO2-Gesetzes haben wir zwei Petitionen gemäss Artikel 126 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes geprüft. Es sind dies die Petition 15.2012 von



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Herbstsession 2019 • Zwölfte Sitzung • 25.09.19 • 15h00 • 17.071  
Conseil des Etats • Session d'automne 2019 • Douzième séance • 25.09.19 • 15h00 • 17.071



sechzig Organisationen der Klima-Allianz Schweiz, vertreten durch WWF und Alliance Sud, mit dem Titel "Für eine gerechte Klimapolitik" und die Petition Aeberhard Simon 19.2010, "Petition für eine angemessene Besteuerung von Flugreisen". Wir haben diese Fragen im Rahmen der Beratung des CO2-Gesetzes in den letzten Stunden intensiv debattiert, und das eine und andere ist eingeflossen. Den Petitionen wird keine Folge gegeben.

