



17.405

Parlamentarische Initiative

Burkart Thierry.

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

Initiative parlementaire

Burkart Thierry.

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.09.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 02.12.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.12.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 20.12.19 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Aus der parlamentarischen Initiative Burkart, die ursprünglich eine Verlängerung der Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe sowie für Erd- und Flüssiggas als Treibstoff bis Ende 2030 wollte, hat die UREK-N eine Vorlage ausgearbeitet, die sicherstellt, dass keine Lücke entsteht, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt. Die Vorlage sieht bei zwei Hauptthemen eine Verlängerung der geltenden Bestimmung vor: bei der erwähnten Steuererleichterung bis Ende 2021 und beim geltenden CO₂-Gesetz bis zum Inkrafttreten der Totalrevision.

1. Zur Verlängerung der Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe bis längstens Ende 2021: Diese betrifft Ziffer I der Vorlage, ab Seite 2 der Fahne, und umweltrechtliche Anforderungen in Ziffer III, ab Seite 24 der Fahne. Die Steuererleichterungen laufen Mitte 2020 aus. Die UREK-N wollte verhindern, dass eine Lücke bei der Förderung der biogenen Treibstoffe entsteht. Die Steuererleichterungen werden verlängert, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt, längstens aber bis 2021. Der Entscheid für eine mögliche Steuererleichterung bis 2030 soll im Rahmen der Totalrevision getroffen werden. Zur Erinnerung: Wir haben in der Herbstsession während der Beratung des CO₂-Gesetzes eine Mineralölsteuererleichterung bis Ende 2030 beschlossen. Wir haben aber auch signalisiert, dass wir uns die Sache nochmals anschauen werden, wenn wir die parlamentarische Initiative Burkart behandeln.

Bei der Beratung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes hat sich gezeigt, dass sich die UREK-N im Grundsatz dem Konzept des Bundesrates anschliesst und eine Doppelförderung – also Kompensation und Steuerbefreiung – vermeiden möchte. Sie möchte biogene Treibstoffe weiterhin fördern, allerdings mit dem kostengünstigeren Instrument der Kompensation gemäss Artikel 27 der Vorlage zur Totalrevision und nicht mit einer Verlängerung der Steuererleichterung bis 2030. Es ist folgerichtig, dass die UREK-N im Rahmen der Beratung der parlamentarischen Initiative Burkart die Minimalvariante gewählt und die Steuererleichterung nur bis Ende 2021 oder bis zum Inkrafttreten der Totalrevision verlängert hat.

Die Steuererleichterung für biogene Treibstoffe muss ertragsneutral sein. Die gewählten Ausfälle müssen daher kompensiert werden. Mit der Verlängerung der Steuererleichterung bis Ende 2021 werden sich die Steuer ausfälle auf total 1,3 Milliarden Franken belaufen. Mit einem Preisaufschlag ab dem 1. Juli 2020 von rund 2,6 Rappen pro Liter Benzin und Dieselöl kann die Ertragsneutralität nach Artikel 12e des Mineralölsteuergesetzes





bis zum 31. Dezember 2028 erreicht werden. Eine Verlängerung bis 2030 würde 5,1 Milliarden Franken kosten und, überwältigt auf den Benzin- und Dieselpreis, 8,4 Rappen pro Liter bedeuten.

2. Ich komme zur Verlängerung der befristeten Elemente im geltenden CO₂-Gesetz, bis die Totalrevision in Kraft tritt; das betrifft Ziffer II der Vorlage ab Seite 14 der Fahne. Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes sollte Anfang 2021 in Kraft treten, damit keine Regelungslücke entsteht. Wegen der Ablehnung der Vorlage in der Wintersession 2018 im Nationalrat verzögert sich nun dieses Inkrafttreten. Die UREK-N hat somit eine Verlängerung der wesentlichen Bestimmungen des geltenden CO₂-Gesetzes in die Vorlage aufgenommen.

Ihre Kommission hat sich in der Kommissionssitzung mit weiteren Anträgen beschäftigt, zum Beispiel mit der Frage, was bei einer verspäteten Inkraftsetzung des CO₂-Gesetzes ohne Übergangslösung passiert. Im Bericht der UREK-N auf Seite 5687 sehen Sie die wesentlichen Punkte aufgelistet, die befristet sind und für die es dann wahrscheinlich eine Stop-and-go-Lösung gibt. Sie würden kurze Zeit wegfallen und bei Inkraftsetzung des totalrevidierten Gesetzes wieder gelten. Das betrifft einmal das nationale Reduktionsziel, an das ganz konsequent die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure gebunden ist. Die Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure kann nicht fortgesetzt werden, wenn wir kein Gesamtziel für das Jahr 2021 haben.

Weiter ist das Emissionshandelssystem betroffen. Das ist im Moment in der Fassung des CO₂-Gesetzes bis Ende 2020 beschränkt. Sie haben entschieden, diese Verknüpfung des Emissionshandelssystems mit demjenigen der EU vorzunehmen und es äquivalent zur EU weiterzuentwickeln. Das wäre in dieser Form, wie es jetzt im Gesetz steht, trotzdem auf Ende 2020 befristet. Das heisst auch, dass die EHS-Unternehmen die CO₂-Abgabe bezahlen müssen; das wären 2021 dann 200 Millionen Franken. Ebenfalls befristet wäre die CO₂-Abgabebefreiung für jene Unternehmen, die nicht am Emissionshandelssystem teilnehmen, sondern mit

AB 2019 S 1014 / BO 2019 E 1014

einer Verminderungsverpflichtung ihre Gegenleistungen erbringen. Das sind in einem Jahr 150 Millionen Franken, mit denen die Unternehmen dann mit der CO₂-Abgabe belastet würden. Das sind die wesentlichen Punkte in der CO₂-Gesetzgebung, die befristet sind.

Unsere Kommission hat sich während der Behandlung immer wieder mit dem zeitlichen Aspekt beschäftigt, da wir eine Lücke vom geltenden zum neuen Gesetz unbedingt verhindern wollen. Beim zeitlichen Aspekt ist vor allem die Geschichte mit der Mineralölsteuererleichterung hervorzuheben. Wenn man eine Regulierungslücke bis zur Inkraftsetzung des totalrevidierten CO₂-Gesetzes vermeiden will, muss die Vorlage, wie erwähnt, in der Wintersession verabschiedet werden. Dieser Teil der Vorlage beginnt eben schon auf den 1. Juli 2020 zu wirken, und dafür wäre die Vorlaufzeit zu kurz. Von der Eidgenössischen Zollverwaltung haben wir die Information erhalten, dass sie sieben Verordnungen ändern müsste, wenn die Steuererleichterung ab Mitte 2020 nicht weitergeführt würde.

Mit 11 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung hat die Kommission die Gesetzesvorlage unserer nationalrätlichen Schwesterkommission angenommen, die die auslaufenden Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe sowie die bis Ende 2020 befristeten Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes verlängert. Damit werden Regulierungslücken verhindert, die entstehen würden, wenn das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht wie geplant im Januar 2021 in Kraft träte. Die Kommission unterstützt es aus Gründen der Planungs- und Investitionssicherheit vollumfänglich, eine Übergangslösung zu schaffen.

Bei den beiden Themen der Mineralölsteuererleichterung und der CO₂-Gesetzgebung schafft die Kommission Differenzen zum Beschluss des Nationalrates. Sie möchte die Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe nicht nur bis maximal Ende 2021, sondern bis Ende 2023 verlängern – unabhängig vom Inkrafttreten der Totalrevision. Dafür hat sich die Kommission einstimmig ausgesprochen. Aus ihrer Sicht braucht es diesen längeren Zeithorizont, um den inländischen Biogasproduzenten Investitionssicherheit zu geben. Zudem bliebe dem Parlament bis Ende 2023 genügend Zeit. Somit bleibt der Branche länger Zeit, sich daran anzupassen, dass die erneuerbaren Treibstoffe zukünftig über die Kompensationspflicht finanziert werden.

Bei der Übergangsregelung für die CO₂-Gesetzgebung will die Kommission weiter gehen als der Nationalrat. Zentrale Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes sollen nicht nur einfach für ein Jahr, sondern unbefristet und auch verstärkt weitergeführt werden. Diesen Entscheid hat die Kommission mit 6 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen gefällt. Wir haben diesen Entscheid in einem Paket gefällt; Sie sehen dies entsprechend in der Fahne.

Erstens sollen die Emissionen ab 2021 jährlich um 3 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden, damit die Schweiz bis 2030 ihr 50-Prozent-Reduktionsziel gemäss Pariser Klimaabkommen erreichen kann. Dabei können jährlich 1,25 Prozent der 3 Prozent, also 41 Prozent, durch Massnahmen im Ausland vermindert werden. Zweitens sollen die Emissionen von Fahrzeugen ab 2021 ebenso um jährlich 3 Prozent verringert werden.



Drittens sollen die Importeure fossiler Treibstoffe ihre Emissionen gemäss einem sich jährlich um 5 Prozent erhöhenden Höchstsatz kompensieren müssen, wobei sich der zulässige Aufschlag auf die Treibstoffpreise von heute 5 Rappen pro Liter Treibstoff pro Jahr um 1 Rappen erhöht, bis ein Maximum von 10 Rappen erreicht ist.

Viertens soll der maximale Abgabesatz für die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen jährlich um 10 Franken pro Tonne erhöht werden können.

All diese Bestimmungen sind als Übergangslösung konzipiert, welche so lange gilt, bis die Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Kraft tritt. Mit der Version der Kommissionsmehrheit wäre die Schweiz somit auch bei einer verzögerten Totalrevision in der Lage, ambitionierte Reduktionsziele zu erreichen.

Die Minderheit Schmid Martin lehnt die jährliche Verlängerung und lineare Anpassung der Instrumente des geltenden CO₂-Gesetzes ab. Ihr zufolge genügt als Übergangslösung eine Fortschreibung um ein Jahr bis 2021. Eine Anpassung der Massnahmen soll im Rahmen der Totalrevision sorgfältig beraten und die Verlängerung vorerst nur bis 2021 vorgesehen werden. Würde dies nicht ausreichen, müsste dann erneut ein Übergangsgesetz beraten werden.

Fünftens hat der Ständerat im September im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes beschlossen, dass die Zielwerte für 100 Prozent der Fahrzeuge ohne Verzögerung ab 2021 gelten sollen. Die gesetzlichen Grundlagen hierfür bestehen bereits im geltenden CO₂-Gesetz. Die Verwaltung hat in der Kommission festgehalten, dass diese Anpassung der Verordnung spätestens per 1. Januar 2021 und auch ohne eine explizite Gesetzesänderung im Rahmen der parlamentarischen Initiative Burkart möglich sei. Ihre Kommission hat deshalb auf diese Änderung verzichtet und hält diesen Wunsch oder Auftrag hier zuhanden der Materialien fest.

Zusammenfassend können wir festhalten, dass die parlamentarische Initiative Burkart so, wie sie jetzt ausgestaltet ist, eine Übergangsregelung für ein verspätetes Inkrafttreten der Totalrevision ist. In der Version der Mehrheit taugt diese Übergangsregelung auch dann, wenn die Totalrevision des CO₂-Gesetzes stark verzögert würde; in der Version der Minderheit reicht sie nur bis Ende 2021.

Ich erlaube mir noch, einen Hinweis für die Redaktionskommission zu machen: Als Folge dieses vorgelegten Konzeptes Ihrer Kommission müsste noch die Geltungsdauer von Artikel 12e des Mineralölsteuergesetzes verlängert werden. Artikel 12e sieht vor, dass Steuerausfälle, die sich aus einer Steuererleichterung nach den Artikeln 12a und 12b ergeben, bis spätestens am 31. Dezember 2028 kompensiert werden müssen. Folgerichtig müsste Artikel 12e bis Ende 2028 in Kraft bleiben und nicht nur bis Ende 2023. Dafür müsste bei Ziffer IV Absatz 2, auf Seite 31 der Fahne, ein neuer Buchstabe abis hinzugefügt werden, der dann lauten würde: "Artikel 12e von Ziffer I des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 tritt am 1. Juli 2020 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2028."

Ich bitte Sie, der Mehrheit Ihrer Kommission vollumfänglich zu folgen.

Rieder Beat (M, VS): Natürlich sind wir uns bewusst, dass der Apéro bereits wartet, aber dieses Geschäft ist ein wichtiges Geschäft. Ich bin nicht dafür verantwortlich, dass es heute auf der Traktandenliste ist, und ich glaube, dass Kollege Burkart, wenn er jetzt hier im Saal wäre, seine parlamentarische Initiative gar nicht mehr wiedererkennen würde. *(Zwischenruf: Er ist da!)* Er ist noch da. *(Heiterkeit)*

Diese parlamentarische Initiative sieht eben nicht nur, wie der Kommissionssprecher es treffend erläutert hat, Steuererleichterungen für Erdgas, Flüssiggas und biogene Treibstoffe vor. Sondern sie stellt eigentlich eine CO₂-Vorlage light dar, und zwar mit Zielvorgaben, wie wir sie im CO₂-Gesetz haben, nämlich Emissionsabsenkpfeilen, Reduktionszielen beim CO₂-Ausstoss, Neuwagenzielen, Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure, maximalen Kompensationsaufschlägen auf Treibstoffen und CO₂-Abgabesätzen. Bereits vor Beendigung der CO₂-Gesetzgebung will die UREK-S wesentliche Punkte fixieren, und zwar mit der Absicht, ein Klimagesetz light zu verabschieden für den Fall, dass die Taube auf dem Dach, sprich das CO₂-Gesetz, nicht zum Fliegen kommt. Dann hätte man den Spatz in der Hand, nämlich diese parlamentarische Initiative Burkart, welche einerseits die zeitliche Lücke für Steuererleichterungen schliesst und andererseits eben auch eine Lücke beim Klimaschutz schliessen könnte für jenen Fall, dass sich eine Verzögerung oder ein Nichtgelingen bei der definitiven Verabschiedung des CO₂-Gesetzes ergeben könnte.

Nun, ich kürze das Ganze: Nimmt man den Klimaschutz ernst und will man nun effektiv die Emissionsziele im Rahmen unserer Gesetzgebung ernsthaft anpacken und erreichen, kann man sehr wohl dem Antrag der Mehrheit der UREK-S zustimmen – dies im Bewusstsein, dass die CO₂-Gesetzgebung im Ständerat mit einer praktikablen Lösung auf die richtige



Es ist davon auszugehen, dass wir den CO₂-Gesetzgebungsprozess erfolgreich abschliessen, und daher würde dann diese parlamentarische Initiative rechtzeitig wieder ausser Kraft treten. In diesem Sinne wäre der Antrag der Mehrheit der UREK-S einzig ein Sicherheitsventil, das hier für eine gewisse Zeit, bis zum Inkrafttreten der CO₂-Gesetzgebung, vorgesehen wird.

Aus meiner Sicht hat diese Vorlage allerdings einen Wermutstropfen, den ich als wesentlich empfinde, denn die CO₂-Gesetzgebung ist umfassend. Im Rahmen dieser Vorlage wird ein maximaler Kompensationsaufschlag auf Treibstoffe von 10 Rappen pro Liter bei einer Steigerung von 1 Rappen pro Jahr vorgesehen. Das ist für die Bevölkerung spürbar.

Wie bereits in der Debatte zum CO₂-Gesetz ausgeführt, sind solche nicht abgedeckten und nicht mit Rückerstattungsmechanismen versehenen Kompensationsaufschläge für den peripheren ländlichen Raum nicht tragbar. Dieser wird ökonomisch massiv benachteiligt, da man in diesen Regionen nicht so einfach vom Personenverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen kann. Und die finanzielle Belastung dieser Bevölkerungsteile ist signifikant – ich habe mich dazu bereits in der Debatte zur CO₂-Gesetzgebung geäussert. Daher wäre auch im Rahmen einer solchen Lösung, der Lösung der parlamentarischen Initiative, der Bundesrat zu beauftragen, einen Rückerstattungsmechanismus, eine Abfederung dieser Treibstoffzuschläge für die benachteiligten Regionen vorzusehen.

Im Rahmen der CO₂-Gesetzgebung hat der Ständerat dem natürlich entsprechend vorgekehrt und das Postulat UREK-S 19.3949 angenommen, welches den Bundesrat auffordert, ein System zur Rückerstattung dieser Treibstoffzuschläge vorzusehen. Die parlamentarische Initiative weist ein solches Instrument eben nicht auf, weshalb aus meiner Sicht hier noch Nachbesserungsbedarf besteht und weshalb ich Sie bitte, mit der Mehrheit der Kommission auch den Einzelantrag Fässler Daniel zu unterstützen, welcher Ihnen vorliegt.

Ich unterstütze daher Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zu den entsprechenden Mehrheiten – mit jener Einschränkung betreffend die maximalen Kompensationsaufschläge auf Treibstoffe, bei denen ich mit der Lösung der Minderheit, welche einen kleineren Aufschlag vorsieht, auch leben könnte.

Schmid Martin (RL, GR): Aus meiner Perspektive sollte es eben darum gehen, auch aus politischer Sicht in jedem Fall zu vermeiden, dass wir eine Regulierungslücke haben und die Förderung, die Steuererleichterung für biogene Treibstoffe aufgrund eines politischen Prozesses jetzt nicht sichergestellt werden kann. Ich bin Präsident des Verbandes der Schweizerischen Gasindustrie. Wir haben ein eminentes Interesse daran, biogene Treibstoffe weiterhin zu fördern, und daran, dass solche Investitionen auch getätigt werden. Deshalb war sich die Kommissionsmehrheit in diesem Sinne, glaube ich, völlig einig oder mindestens bei nur einer Gegenstimme, dass wir eine Übergangsgesetzgebung brauchen, bis das CO₂-Gesetz kommt.

Die Differenzen liegen aber darin, inwieweit jetzt mit dieser Verlängerung der parlamentarischen Initiative Burkart auch materielle Themen behandelt werden, die weit über diese Initiative hinausgehen. Ich möchte daran erinnern, dass im CO₂-Gesetz die Abgabeerhöhung von 10 Franken pro Tonne auch geregelt wird, wie in dieser Initiative, die einen ganz anderen Hintergrund gehabt hat. Gleichzeitig haben wir die Fragen, die Kollege Rieder im Zusammenhang mit den Automobilen vorgebracht hat.

Ich möchte auch unsere Kommissionsarbeit ein bisschen in Zweifel ziehen. Es war so, dass wir an der letzten Sitzung in einem Globalantrag über alle vorliegenden Minderheiten abgestimmt haben. Deshalb sehen Sie das auch so in der Fahne. Meine Minderheit betreffend die Reduktionsziele umfasst eigentlich alle weiteren. Wir haben in der Kommission nicht weiter über Differenzierungen diskutiert. Wir haben aufgrund des entsprechenden Antrages Luginbühl eine globale Abstimmung vorgenommen. Dieser Antrag hat mit 6 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen eine knappe Mehrheit gefunden.

Aber die Ausgangslage besteht für mich als Vertreter der Minderheit darin, dass ich unbedingt vermeiden will, dass wir Differenzen zum Nationalrat schaffen, weil das dazu führen wird, dass jetzt die UREK-N die Differenzen behandeln muss. Dann wird das in die Kommission kommen, deren neuer Präsident ich sein werde, sofern das Büro dies unterstützt. Wir wissen aber noch nicht, aus welchen Mitgliedern diese Kommission bestehen wird. Wir sollten dann diese Differenzen bis Ende dieser Session bereinigen. Ich bin mir nicht sicher, ob wir insgesamt verantwortungsvoll handeln, wenn Sie hier mit der Mehrheit stimmen. Wenn wir dem Nationalrat folgen, da gebe ich Ihnen recht, dann haben wir den Spatz in der Hand und nicht die Taube auf dem Dach.

Wir haben die Lösung, dass wir bis 2023 eine Verlängerung der Steuererleichterungen haben. Ich möchte hier den Kommissionssprecher schon auch noch ein bisschen herausfordern: Herr Kollege Müller hat davon gesprochen, dass es, wenn keine Gesetzgebung komme oder wenn wir der Minderheit zustimmen würden, 2021 fertig sei. Das stimmt so nicht! Es gibt keine Minderheit hier im Ständerat, die eine Befristung bis 2021 will. Wir sind klar der Auffassung, dass es – unabhängig von den materiellen Gründen – richtig ist, eine Regelung bis 2023 zu haben. Der Minderheitsantrag bezieht sich nicht auf 2021. Dazu gibt es keinen Minderheitsantrag.



Zumindest werde ich diesen nicht vertreten, weil ich dort nicht auf der Fahne aufgeführt bin – das zur Klärung dieser Frage. Dann hat auch der Nationalrat dort die entsprechende Zeit.

Es gibt aber auch noch die Frage der Parallelität. Der Kommissionssprecher hat meines Erachtens gesagt – zumindest habe ich ihn so verstanden –, dass es eine Parallelität gebe. Meines Erachtens ist das nicht der Fall. Wenn der Nationalrat die ständerätliche CO₂-Vorlage verabschiedet und wenn sie in Kraft tritt, dann tritt diese Gesetzgebung hier ausser Kraft. Es gibt keine Parallelität mehr. Dort besteht auch die Möglichkeit, für die Förderung der biogenen Treibstoffe auf das Bundesratsmodell zu gehen. Das wird der Nationalrat ja vielleicht 2023 auch so machen.

Deshalb meine Frage: Wollen wir jetzt solch materielle Themen, deren Konsequenzen wir teilweise gar nicht genau studiert haben, in einer parlamentarischen Initiative regeln? Wir haben einen Antrag global übernommen, der im Nationalrat auf dem Tisch lag. Er wurde dort abgelehnt, weil man das Ziel hatte, nur die parlamentarische Initiative Burkart und die Verlängerung zu behandeln. Das ist auch der Vorschlag der Minderheit. Wir wollen diese Verlängerung. Wir brauchen diese Verlängerung für die Investitionen bei biogenen Treibstoffen. Alle weiteren Verschärfungen, alle anderen Themen sollten wir aber beim CO₂-Gesetz diskutieren. Wir werden dort allenfalls ein Referendum haben.

Wir möchten unter allen Umständen vermeiden, dass es schon ein Referendum gegen diese Vorlage hier gibt. Denn wenn wir hier regeln, dass der maximale Abgabesatz bei Nichtinkrafttreten jährlich um 10 Franken bis auf maximal 120 Franken pro Tonne steigt, dann ist nicht ausgeschlossen, dass auch noch gegen diese Vorlage das Referendum ergriffen wird. Dann könnte die Vorlage nicht rechtzeitig in Kraft treten. Wollen wir das? Aus meiner Sicht ist die Antwort klar Nein. Es wäre nicht verantwortungsvoll, wenn wir so handeln würden.

Deshalb ist die Minderheit der Meinung: Treten Sie ein – das ist ja unbestritten –, und folgen Sie dann in den Abstimmungen der Minderheit! Denn dann haben wir die Differenzen zum Nationalrat bereinigt. Die einzige Differenz, die bleibe, wäre, dass die Befristung auf 2023 verlängert würde. Dann hätte der Nationalrat noch ein bisschen mehr Zeit, auch in der Differenzbereinigung. Das ist der Vorschlag der Minderheit.

Ich bitte Sie, hier meinen Minderheitsanträgen zuzustimmen.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich äussere mich, weil ich auch bei der Kommissionsminderheit bin. Aber da Sie ja wissen, dass ich in der Herbstsession an vorderster Front für ein griffiges CO₂-Gesetz gekämpft habe, möchte ich hier erklären, warum ich Teil der Minderheit bin.

AB 2019 S 1016 / BO 2019 E 1016

Ich muss Ihnen ehrlicherweise sagen: Ob Sie dem Antrag der Minderheit oder der Mehrheit zustimmen, würde den Braten nicht feiss machen, wenn das Ganze bis 2023 begrenzt wäre. Dann könnte man im guten Glauben der Mehrheit oder der Minderheit zustimmen. Aber leider ist die ganze Sache nicht so angelegt. Wir haben hier alles befristet, ausser den Massnahmen im CO₂-Gesetz – diese sind nicht befristet. Jetzt befinden Sie sich in einem Dilemma. Das Dilemma ist ein Demokratie-Dilemma. Entweder geht man im Falle eines Referendums mit einem neuen CO₂-Gesetz – wir im Ständerat haben ein griffiges Gesetz beschlossen, und die nationalrätliche Kommission sagt, sie werde es im Frühling fertigberaten – vor die Bevölkerung und kann dann mit der Bevölkerung Ja zu diesem Gesetz sagen. Ich bin überzeugt, dass wir ein Ja kriegen, wir müssen einfach glaubwürdig dafür kämpfen. Oder Sie bauen hier eine Demokratiefalle ein, indem Sie der Bevölkerung sagen: Wir könnten zwar schon über das CO₂-Gesetz abstimmen, aber die wichtigsten Dinge haben wir bereits in ein anderes Gesetz hineingeschrieben; es kommt gar nicht mehr darauf an, ob Sie Ja oder Nein sagen.

Ist das Ihre Auffassung von Demokratie? Meine ist es nicht. Ich habe Respekt vor der direkten Demokratie. Ich bin dafür, dass wir die Bevölkerung für die 10-Rappen-Zuschläge auf Treibstoff gewinnen. Ich bin überzeugt, wir gewinnen die Bevölkerung für einen höheren CO₂-Preis – dafür gewinnen wir die Bevölkerung! Haben wir doch den Mut, gehen wir zur Bevölkerung und in dieses Referendum hinein! Aber hier durch die Hintertüre alles schon in ein anderes Gesetz hineinschreiben, damit ein Referendum überflüssig ist, wenn es jemand ergreift – das finde ich demokratiepolitisch falsch. Mir wurde die Demokratie an einer Landsgemeinde beigebracht. Ich habe gelernt, dass man Mehrheiten erhält, wenn man ehrlich vor die Leute hinsteht. Wenn Sie der Mehrheit zustimmen, wäre das hier eine unehrliche Vorlage, weil Sie dann wichtige Dinge aus dem CO₂-Gesetz schon vorwegnehmen. Sie würden Gegner zwingen, zweimal das Referendum zu ergreifen. Das finde ich politisch nicht fair, muss ich Ihnen ehrlicherweise sagen. Man kann nicht parallel zwei Gesetze beraten, damit zweimal ein Referendum ergriffen werden muss. Das ist doch nicht fair, das ist nicht unsere Art von Demokratie. Unsere Art von Demokratie ist: Wir machen ein Gesetz, wir legen es der Bevölkerung vor, man kann das Referendum ergreifen, und dann stimmen wir darüber ab. Aber wir machen nicht zwei Gesetze parallel, damit man zweimal das Referendum ergreifen muss.



Darum: Wenn Sie überall der Minderheit folgen, dann machen Sie das, was nötig ist, um die Massnahmen, die befristet sind und die in der Übergangsfrist Schaden nehmen würden, so zu erhalten – und 2023 sind alle ausser Kraft. Dann haben Sie einen sauberen Referendumsentscheid. Wenn Sie der Mehrheit folgen, haben Sie das nicht. Darum bin ich felsenfest überzeugt, dass wir jetzt der Minderheit zustimmen müssen, wenn Sie der Vorlage, die wir hier im Herbst beraten haben, einen Gefallen tun wollen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ihr Rat hat – es wurde jetzt gerade erwähnt – in der letzten Session ein CO₂-Gesetz verabschiedet, das sich sehen lassen kann, und zwar nicht nur inhaltlich: Man hat mit diesem Gesetz die Voraussetzung geschaffen, dass wir die Klimaziele 2030 realistischerweise erreichen können. Es ist aber gleichzeitig ein pragmatisches Gesetz, auch in Bezug auf die Mehrheitsfähigkeit bei der Gesamtabstimmung. Es gab eine einzige Gegenstimme gegen das Gesetz, das Sie beraten haben, und dies zu einem Thema, das so kontrovers diskutiert wird. Ich denke, das ist ein Erfolg. Der Bundesrat hat diese Vorlage auch unterstützt, weil sie uns dem Ziel von netto null Treibhausgasemissionen bis 2050 ganz eindeutig näher bringt. Jetzt ist die Vorlage, die Totalrevision des CO₂-Gesetzes, wieder im Nationalrat; die Kommission hat die Beratung aufgenommen. Sie ist noch nicht so weit, um das Gesetz bereits jetzt in der Wintersession zu beraten; sie möchte das in der Frühjahrsession tun. Ich hoffe einfach, dass man im Nationalrat die Dringlichkeit erkennt und dann die Vorlage wirklich in die Frühjahrsession bringt. Aber das können Sie und ich eigentlich nicht bestimmen. Ich hoffe aber auch, dass man im Nationalrat bei diesem pragmatischen Weg bleibt, den Ihr Rat und Ihre vorberatende Kommission vorgezeichnet haben, denn die Vorlage muss dann auch von der Bevölkerung akzeptiert werden können.

Klar ist schon heute: Für netto null bis 2050 reicht auch das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht. Es muss nachher weitergehen; mein Departement wird nächstes Jahr aufzeigen, wie wir dieses Ziel bis zum Jahr 2050 erreichen wollen.

Nun zur Vorlage, die Sie heute beraten. Es wurde gesagt: Es geht um eine Übergangsregelung, und zwar für gewisse Klimaschutzmassnahmen, für die ab 2021 keine Regelung mehr vorhanden ist, wenn das totalrevidierte CO₂-Gesetz nicht rechtzeitig in Kraft treten kann. Der Klimawandel bleibt ja dann nicht stehen; er geht weiter. Deshalb kommt dem ehemaligen Nationalrat und heutigen Ständerat Burkart das Verdienst zu, diese Frage mit seiner parlamentarischen Initiative aufgebracht zu haben. Sein Anliegen war die Förderung der erneuerbaren Treibstoffe, und deshalb wollte er eine allfällige Lücke zwischen dem geltenden CO₂-Gesetz und dessen Fortsetzung schliessen. Konkret wollte Herr Burkart mit seiner parlamentarischen Initiative die befristeten Steuererleichterungen für umweltschonende Treibstoffe bis ins Jahr 2030 verlängern.

Der Nationalrat hat sich für diese Überbrückungslösung entschieden, allerdings nicht, wie das Herr Ständerat Burkart will, bis 2030, sondern nur bis Ende 2021, weil der Nationalrat davon ausgegangen ist, dass bis dann das neue, totalrevidierte CO₂-Gesetz in Kraft sein wird.

Ihre Kommission hat nun die Situation nochmals analysiert. Sie ist zum Schluss gelangt – ich teile diese Schlussfolgerung –, dass eine Inkraftsetzung des neuen, totalrevidierten CO₂-Gesetzes auf 2021 unwahrscheinlich geworden ist, vor allem, wenn man heute von einer Referendumsabstimmung ausgeht. Dann müssen wir ja auch noch die Verordnungen dazu machen, und diese müssen auch noch in die Vernehmlassung gehen. Der Bundesrat ist also auch der Meinung, dass eine Inkraftsetzung auf 2021 unrealistisch ist.

Er teilt eben auch die Einschätzung Ihrer Kommissionsmehrheit, dass es wichtig ist, dass wir jetzt Rechts- und Planungssicherheit schaffen. Ich denke, das ist beim Klimaschutz sowieso etwas vom Wichtigsten: dass wir der Wirtschaft sagen, wohin die Reise geht, und dass wir es frühzeitig sagen, damit sie sich auch darauf einstellen kann. Wenn wir keine Nachfolgeregelung haben, dann steht die Klimaerwärmung wie gesagt nicht still, aber wir verlieren Instrumente, die wir heute haben. Damit steigt dann der Druck, und wir müssen die Klimaziele in noch weniger Zeit erreichen.

Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat heute Ihre Kommissionsmehrheit in fast allen Punkten unterstützt. Der Bundesrat unterstützt die Anpassung beim Verminderungsziel. Schauen Sie, es gibt verschiedene Instrumente im CO₂-Gesetz, die sich alle auf das Verminderungsziel beziehen. Wenn Sie das Verminderungsziel nicht anpassen, dann verlieren Sie auch die entsprechenden Instrumente, und dann riskieren wir einfach, eine Stop-and-go-Politik zu machen. Ich denke, das wäre schlecht; das wäre auch schlecht für die Glaubwürdigkeit der Klimapolitik.

Herr Noser hat zu Recht die Frage aufgeworfen, wie viel man jetzt hier hineinpacken soll und wie viel mit dem CO₂-Gesetz kommen soll. Gleichzeitig muss man aber sagen, dass wir, wenn wir eine kohärente Klimapolitik wollen, jetzt sagen müssen, wohin die Reise geht. Wir können es uns nicht leisten, zuzuwarten, allenfalls Lücken zu schaffen und dann allenfalls nicht bereit zu sein.

Ich meine, es kann auch sein, dass die Totalrevision des CO₂-Gesetzes von der Bevölkerung nicht akzeptiert



wird. Dann, denke ich, brauchen wir die Instrumente. Wir legislieren hier bis 2030; wir definieren jetzt unsere Klimaziele nur bis 2030. Das sind gerade mal zehn Jahre Zeit, die wir haben.

Deshalb unterstützt der Bundesrat die Anpassung beim Verminderungsziel und dann entsprechend auch die Instrumente: die Kompensationspflicht bei den Treibstoffen und die CO₂-Abgabe auf den Brennstoffen. Ich denke, das war auch nicht das am meisten Umstrittene; zumindest die Abgabe auf den Brennstoffen war nicht am meisten umstritten.

AB 2019 S 1017 / BO 2019 E 1017

Betreffend die Kompensationspflicht bei den Treibstoffen muss ich noch sagen: Es ist nicht der Staat, der diese 10 Rappen vorschreibt, sondern das ist die Privatwirtschaft, die sagt, ob sie die Kompensationsgelder auf den Konsumenten überwälzt oder nicht. Das ist dann ein Entscheid der Privatwirtschaft.

Betreffend einen einzigen Punkt, nämlich Artikel 10, unterstützt der Bundesrat die Kommissionsminderheit. Ich bitte deshalb den Präsidenten, artikelweise abstimmen zu lassen. Hier geht es um den CO₂-Ausstoss der Neuwagen. Da sind wir der Meinung, dass sich Ihre Kommissionsmehrheit auch von Ihrem ursprünglichen Entscheid in diesem Rat entfernt hat. Sie geht weiter, und ihr Antrag geht auch weiter als die EU-Regelung. Der Bundesrat war der Meinung – und er bleibt bei dieser Meinung –, wir sollten in diesem Punkt nicht strenger als die EU werden. Deshalb würden wir Ihnen beantragen, bei Artikel 10 den Antrag der Minderheit Schmid Martin zu unterstützen.

Ich möchte noch etwas zur Mineralölsteuer betreffend die Erleichterung für biogene Treibstoffe sagen. Ihre Kommissionsmehrheit kommt hier dem Nationalrat entgegen. Ich begrüsse das. Steuererleichterungen sollen nur bis Ende 2023 und nicht, wie ursprünglich, bis 2030 gewährt werden. Steuererleichterungen – das tönt sympathisch. Vergessen Sie nicht, dass die Verlängerung der Mineralölsteuererleichterung auch etwas kostet, weil ja die Ertragsausfälle dann mit Steuern auf Benzin und Diesel bis ins Jahr 2028 auszugleichen sind.

Da ist der Vorschlag des Bundesrates, dass Sie Ihrer Kommission folgen. So stellen wir sicher, dass wir nicht in eine Stop-and-go-Politik hineingeraten. Wir sind der Meinung, es ist vertretbar – auch demokratiepolitisch –, dass man das Verminderungsziel jetzt ebenfalls festlegt, um aufzuzeigen, wie dieser stufenweise Rückgang vor sich gehen muss. Bei Artikel 10 bitten wir Sie hingegen, den Antrag der Minderheit Schmid Martin zu unterstützen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

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

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I, II Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I, II introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. II Art. 3 Abs. 1bis

Antrag der Mehrheit

Die Treibhausgasemissionen im Inland sind ab 2021 um jeweils jährlich 3 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Davon können jährlich 1,25 Prozent durch Massnahmen im Ausland vermindert werden. Der Bundesrat kann sektorielle Zwischenziele festlegen.



Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II art. 3 al. 1bis

Proposition de la majorité

A partir de 2021, les émissions de gaz à effet de serre réalisées en Suisse doivent être réduites chaque année de 3 pour cent par rapport à 1990. De cette réduction, une part de 1,25 pour cent peut chaque année être atteinte par des mesures prises à l'étranger. Le Conseil fédéral peut fixer des objectifs sectoriels intermédiaires.

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Adhérer à la décision du Conseil national

Ziff. II Art. 10

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis

Die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ab 2021 um jährlich 3 Prozent zu vermindern.

Abs. 2bis

Die CO₂-Emissionen von Lieferwagen und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,50 Tonnen (leichte Sattelschlepper), die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ab 2021 um jährlich 3 Prozent zu vermindern.

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Abs. 1bis, 2bis

Streichen

Ch. II art. 10

Proposition de la majorité

Al. 1bis

A partir de 2021, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois doivent être réduites de 3 pour cent par an.

Al. 2bis

A partir de 2021, les émissions de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette d'un poids total allant jusqu'à 3,50 tonnes (tracteurs à sellette légers) mis en circulation pour la première fois sont réduites de 3 pour cent par an.

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Al. 1bis, 2bis

Biffer

Ziff. II Art. 26

Antrag der Mehrheit

Abs. 2bis

Der Höchstsatz der Kompensation erhöht sich ab 2021 jährlich um 5 Prozent und beinhaltet Anteile im In- und Ausland.

Abs. 3bis

Der zulässige Kompensations-Aufschlag auf Treibstoffe erhöht sich ab 2021 alle Jahre um 1 Rappen pro Liter, bis 10 Rappen erreicht sind.



Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Abs. 2bis, 3bis

Streichen

Antrag Fässler Daniel

Abs. 4bis

Der Bundesrat berücksichtigt die besondere Ausgangslage im peripheren ländlichen Raum durch eine teilweise oder gänzliche Befreiung von der Kompensationspflicht.

Ch. II art. 26

Proposition de la majorité

Al. 2bis

A partir de 2021, le taux de compensation maximal est relevé de 5 pour cent par an et contient des parts en Suisse et à l'étranger.

AB 2019 S 1018 / BO 2019 E 1018

Al. 3bis

A partir de 2021, la majoration s'appliquant aux carburants est relevée chaque année d'un centime par litre jusqu'à 10 centimes au maximum.

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Al. 2bis, 3bis

Biffer

Proposition Fässler Daniel

Al. 4bis

Le Conseil fédéral tient compte de la situation particulière des zones rurales périphériques en exemptant partiellement ou totalement de l'obligation de compenser les émissions.

Ziff. II Art. 29 Abs. 2bis

Antrag der Mehrheit

Der maximale Abgabesatz erhöht sich ab 2021 jährlich je Tonne CO₂ um 10 Franken.

Antrag der Minderheit

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Streichen

Ch. II art. 29 al. 2bis

Proposition de la majorité

A partir de 2021, le montant maximal de la taxe est relevé chaque année de 10 francs par tonne de CO₂.

Proposition de la minorité

(Schmid Martin, Eberle, Hösli, Noser)

Biffer

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Es liegen hier ein Konzept der Mehrheit und ein Konzept der Minderheit vor. Frau Bundesrätin Sommaruga beantragt, dass über Artikel 10 Absatz 1bis separat entschieden wird. Zudem haben wir einen Antrag Fässler Daniel zu Artikel 26 Absatz 4bis.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich habe bereits beim Eintreten darauf hingewiesen, dass Ihre Kommission im Gesamtpaket abgestimmt hat. Deshalb war es uns leider nicht möglich, über die drei Anträge auf den Seiten 14, 15 und 16 der Fahne einzeln abzustimmen. Ich habe meine Erläuterungen gemacht; Sie können selber entscheiden. Sie haben der Frau Bundesrätin, Ihrer Kommission und deren Minderheit zugehört.



Ich würde mir aber sonst noch erlauben, zu einem späteren Zeitpunkt kurz zum Einzelantrag Fässler Daniel zu sprechen, da dieser der Kommission nicht vorlag.

Schmid Martin (RL, GR): Das Problem unserer Beratung heute ist in der Tat so, wie es der Kommissionssprecher gesagt hat, nämlich dass es in der UREK – ich war damals noch nicht Präsident dieser Kommission; nicht dass Sie jetzt meinen, ich sei der Verursacher dieser Konfusion – einen Konzeptantrag gegeben hat. Deshalb steht meine Minderheit auch als Konzept auf der Fahne. Wir haben in der UREK damals die einzelnen Anträge gar nicht im Detail diskutieren können; es war auch zeitlich ein bisschen schwierig. Gerade deshalb war meine Begründung: Wenn man nicht jeden Artikel im Detail prüfen kann und das Ziel eigentlich nur die Verlängerung ist, dürfen wir uns dann als Gesetzgeber erlauben, das jetzt einfach so ins Gesetz zu schreiben, ohne es im Detail geprüft zu haben?

Ich bin froh, dass jetzt Frau Bundesrätin Sommaruga darauf hinweist, dass mindestens in Artikel 10 Unschärfen bei der Immatrikulation von Neuwagen vorhanden wären. Für mich als Gesetzgeber nehme ich in Anspruch, dass wir die Konsequenzen kennen sollten, wenn wir etwas beschliessen. Wir haben das in der Kommission nicht geprüft. Aus meiner Sicht dürfen wir das eben nicht tun, weil es nur eine Übergangsgesetzgebung für die biogenen Treibstoffe ist und nicht mehr. Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen: Folgen Sie der Minderheit. Am Schluss hat der Nationalrat die Möglichkeit – ich vertraue darauf –, das CO₂-Gesetz in der Frühjahrs-session in den Rat zu bringen. Ich glaube, das wäre möglich. Wir werden dann in der Sommersession die Differenzbereinigung abschliessen können. Wir von der ständerätlichen Kommission werden das machen.

Dann gebe ich Frau Bundesrätin Sommaruga auch recht: Höchstwahrscheinlich reicht es bis 2021 nicht. Deshalb haben wir auch die Verlängerung bis 2023 vorgeschlagen. Wenn Sie aber jetzt die Büchse der Pandora öffnen und auf die Detailanträge eingehen, dann befürchten wir, dass noch viele andere Anliegen kommen und andere Themen eingebracht werden. Wir als ständerätliche UREK sind noch gar nicht organisiert, um in der Wintersession einen solchen Prozess zu führen. Wir haben uns noch nicht einmal konstituiert, können also jetzt die Arbeiten noch gar nicht aufnehmen. Und jetzt glauben Sie, es sei eine gute Lösung, dass wir ein Gesetz haben, das im Dezember durch die Schlussabstimmung geht. Da bin ich anderer Meinung.

Ich bitte Sie also – um Risiken zu vermeiden, dass diese Verlängerung kommt, damit wir die Themen dann auch im CO₂-Gesetz angehen können –, jetzt der Minderheit zu folgen.

Fässler Daniel (M, AI): Ich bedanke mich dafür, dass ich jetzt bereits hier meinen Einzelantrag begründen kann. Denn ich gehe davon aus, dass der Entscheid über den Einzelantrag Auswirkungen auf die Wahl zwischen dem Konzept der Kommissionsmehrheit und dem Konzept der Kommissionsminderheit haben wird oder haben könnte; es ist zumindest denkbar.

Im Rahmen der Beratung des CO₂-Gesetzes hat die UREK unseres Rates ein Postulat eingereicht, und zwar das Postulat 19.3949, "Der Verkehr muss einen Beitrag an den Klimaschutz leisten". Mit diesem Postulat wird der Bundesrat eingeladen, in einem Bericht Vorschläge zu unterbreiten, welche zusätzlichen klimapolitischen Massnahmen im Verkehrssektor eingeführt werden könnten. Dabei habe der Bundesrat insbesondere konkrete Umsetzungsvorschläge für eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffen und für die Einführung eines Mobility-Pricings zu machen, das die Klimafolgekosten des Verkehrs einpreist.

Nach dem Willen der Kommission, und damit komme ich jetzt zum Kern meines Antrages, hat der Bundesrat bei seinen Vorschlägen die besondere Ausgangslage im peripheren ländlichen Raum zu berücksichtigen, zum Beispiel durch eine überproportionale Rückerstattung der Lenkungsabgabe oder durch eine geringere Bepreisung. Dieses Postulat wurde vom Bundesrat in allen Teilen unterstützt und von unserem Rat in der Herbstsession am 25. September 2019 oppositionslos angenommen.

Die Vorlage zur parlamentarischen Initiative Burkart umfasst im zweiten Teil verschiedene Anpassungen des geltenden CO₂-Gesetzes. Mit diesen Anpassungen sollen nach dem Willen der Kommissionsmehrheit in Abweichung von den Beschlüssen des Nationalrates im Sinne eines unbefristeten Übergangsregimes bis zum Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-Gesetzes bereits verschiedene Verschärfungen festgelegt werden.

Unser Rat hat in der Beratung von Artikel 27 Absatz 3ter des neuen, totalrevidierten CO₂-Gesetzes entschieden, den maximal zulässigen Kompensationsaufschlag bis 2024 von heute 5 Rappen auf neu 10 Rappen pro Liter Treibstoff zu erhöhen und ab 2025 auf höchstens 12 Rappen. Diesen Beschluss stelle ich nicht infrage. Aber wie sich der Nationalrat dazu stellen wird, was im Schlussabstimmungstext stehen wird und ob die Totalrevision in einer allfälligen Volksabstimmung Bestand haben wird, wissen wir heute nicht.

Heute, um die Worte von Ständerat Beat Rieder zu verwenden, im Sinne eines Schnellschusses ein CO₂-Gesetz light zu erlassen, scheint mir, wie es Kollege Noser ausgeführt hat, demokratiepolitisch schon sehr fragwürdig zu sein. Denn wir beraten heute nur den Zeitraum bis zum Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-



Gesetzes und damit quasi Übergangsrecht. Wir tun dies, ohne die Vorschläge des Bundesrates zu unserem Postulat 19.3949 und damit zur Abfederung der Auswirkungen für den peripheren ländlichen Raum zu kennen und in unsere Entscheidungsfindung einbeziehen zu

AB 2019 S 1019 / BO 2019 E 1019

können. Dies verpflichtet uns meines Erachtens dazu, die unterschiedlichen Auswirkungen des Treibstoffzuschlags auf Metropolitan- und Agglomerationsräume auf der einen Seite und für den ländlichen und alpinen Raum auf der anderen Seite schon heute zu berücksichtigen und dazu im Sinne unseres eigenen Postulates allenfalls ebenfalls Übergangsrecht zu schaffen. "Die Schweiz ist hervorragend mit öffentlichem Verkehr erschlossen" – diese oft gehörte pauschale Feststellung gilt nicht für alle gleich. Ich nehme meinen Kanton, Appenzell Innerrhoden, als Beispiel: In unserem Kanton wohnten ursprünglich nahezu alle Einwohnerinnen und Einwohner ausserhalb von dörflichen Siedlungen. Daraus entstand das traditionelle Streusiedlungsgebiet, das bis heute fortlebt. Bei uns wohnen noch heute fast 28 Prozent der Einwohner ausserhalb der Bauzonen, und etwa 80 Prozent der Einwohner arbeiten ausserhalb der Bauzonen. Dies tun sie übrigens nicht wegen eines laschen Vollzugs des Raumplanungsgesetzes, sondern legal und aus Tradition. Wer nicht zuhause arbeitet, ist in unserem Kanton weitgehend auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. In vielen Teilen des voralpinen Raums vom Bodensee bis zum Genfersee, im Jurabogen, aber auch in vielen Gegenden des alpinen Raums präsentiert sich die Ausgangslage ähnlich. Die Siedlungsstruktur hat Auswirkungen auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und damit auf die Frage, ob man auf ein Motorfahrzeug angewiesen ist. Weil die periphere Lage oft auch mit ungünstigen topografischen und härteren klimatischen Bedingungen kombiniert ist, sind die meisten Menschen und Unternehmen in diesen Gegenden zumindest heute noch auf treibstoffbetriebene Fahrzeuge angewiesen.

In der Vernehmlassung zum Pariser Übereinkommen und zum CO₂-Gesetz hat eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer die Meinung vertreten, auf eine Erhöhung des Kompensationszuschlages beim Treibstoff sei zu verzichten. Der Bundesrat hat denn auch in seiner Vorlage zur Revision des CO₂-Gesetzes davon abgesehen, eine Erhöhung der Treibstoffabgabe vorzuschlagen. Zumindest für die Übergangszeit bis zum Inkrafttreten des totalrevidierten CO₂-Gesetzes sollten wir uns daran erinnern.

Bei der Beratung des CO₂-Gesetzes in der letzten Herbstsession wurde auf einen Bericht verwiesen, in dem die unterschiedlichen Auswirkungen des Treibstoffzuschlages auf die städtischen Zentren und Agglomerationen einerseits und die Berg- und ländlichen Regionen andererseits bestätigt wurden. Diesem Umstand ist meines Erachtens Rechnung zu tragen. Ich beantrage Ihnen daher, dies mit einer Ergänzung von Artikel 26 zu tun, und zwar mit einem neuen, zusätzlichen Absatz 4bis. Der Bundesrat soll damit verpflichtet werden, in einem Ausführungserlass die besondere Ausgangslage im peripheren ländlichen Raum durch eine teilweise oder gänzliche Befreiung von der Kompensationspflicht zu berücksichtigen.

Ich komme gleich zum Schluss und mache noch eine Erklärung zum Begriff "peripherer ländlicher Raum": Der Bundesrat hat diesen Begriff selber definiert, und zwar basierend auf dem Raumkonzept Schweiz in seinem Bericht vom 18. Februar 2015 zur Politik des Bundes für die ländlichen Räume und Berggebiete in Erfüllung der Motion Maissen 11.3927 vom 29. September 2011. Ich zitiere die Definition des Bundesrates: "Der periphere ländliche Raum ist mehr als 20 Minuten entfernt vom nächsten Agglomerationszentrum (mit dem motorisierten Individualverkehr) und liegt ausserhalb des Mittellandes. Er weist oft ökologisch wertvolle traditionelle Kultur- und Naturlandschaften auf und ist teilweise von Stagnation und Abwanderung betroffen."

Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Herr Fässler, bezieht sich Ihr Antrag nur auf das Mehrheits- oder auch auf das Minderheitskonzept?

Fässler Daniel (M, AI): Eigentlich war angedacht, meinen Einzelantrag in Kombination mit Artikel 26 Absatz 3bis zu formulieren, wo es um die Frage geht, ob der Treibstoffzuschlag für diese Übergangszeit von heute maximal 5 Rappen bereits auf maximal 10 Rappen erhöht werden soll. Da jetzt eine Konzeptabstimmung durchgeführt wird, konnte ich mich nicht auf diesen Absatz beziehen. Ich meine, es wäre gut, wenn Sie über meinen Einzelantrag vorweg abstimmen lassen könnten, weil es Ratsmitglieder geben könnte, die vielleicht zum Mehrheitsantrag neigen, und Ratsmitglieder, die den Minderheitsantrag bevorzugen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich möchte hier keine Kommissionsarbeit leisten, aber zuhanden der Materialien muss ich Kollege Schmid Martin korrigieren: Absatz 2 Buchstabe a auf Seite 31 der Fahne bezieht sich auf das Mineralölsteuergesetz und ist somit bis zum Jahr 2023 gültig. Für Absatz 2 Buchstabe d auf Seite 32 der Fahne gibt es keine Limitierung. Diese Bestimmung wird damit eins zu eins weitergeführt, auch



dann, wenn wir keine CO₂-Gesetzgebung hätten. Sie sehen, dass man hier diese Differenzierung machen muss.

Der Antrag Fässler Daniel hat uns nicht vorgelegen, aber ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass dieser schwierig umzusetzen, geschweige denn zu interpretieren wäre. Für alle, die im September noch nicht hier gewesen sind: Wir haben uns in der CO₂-Gesetzgebung ausführlich mit der Thematik der Treibstoffe auseinandergesetzt. Der Antrag ist, wenn ich mich an die CO₂-Debatte zurückerinnere, nicht umsetzbar, weil nämlich die Importeure der fossilen Treibstoffe kompensationspflichtig sind – Sie wissen, wie die Tankstellen jeweils angeschrieben sind. Die Kompensationen sind für die innerhalb eines Jahres in Verkehr gebrachten Mengen zum Zeitpunkt des Importes zu entrichten.

Abschliessend mache ich Sie darauf aufmerksam, dass der Mineralölverbrauch nichts mit den Berggebieten zu tun hat. Dieser ist vielmehr eine Erscheinung des Wohlstands. Wir haben in den Berichten zum CO₂-Gesetz nämlich gesehen, dass die meisten SUV nicht in den Bergregionen, sondern vor allem in den Regionen Zürichsee und Zugersee zu finden sind. Das ist auch die Ausgangslage, die wir kongruent zur Diskussion in der CO₂-Gesetzgebung annehmen müssen – damit wir die Sachen hier nicht miteinander vermischen.

Fässler Daniel (M, AI): Ich war auf Ihre Frage nicht gut vorbereitet, Herr Ständeratspräsident. Mein Einzelantrag bezieht sich natürlich auf das Konzept der Mehrheit und nicht auf das geltende Recht, bei welchem die Minderheit bleiben will.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich möchte nochmals in Erinnerung rufen: Was die Mehrheit Ihrer Kommission hier vorschlägt, sind keine neuen Instrumente in Bezug auf Klimaschutzmassnahmen. Es sind alles Instrumente, die bereits bestehen. Das Einzige, was Ihre Kommissionsmehrheit macht, ist, den Zeithorizont anzupassen, das heisst, die Verminderungsziele und entsprechend auch die Massnahmen bei den Instrumenten anzupassen. Es geht also um eine Anpassung an eine längere Frist. Aber es sind keine neuen Instrumente. Zu Recht hat Herr Ständerat Rieder die Frage gestellt, was gerade der Kompensationszuschlag für die ländlichen Gebiete, für den peripheren und den ländlichen Raum bedeutet. Da ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass wir, der Bundesrat, Ihr Postulat, das Ihre Kommission angenommen hat, zur Annahme empfohlen haben. Wir sind der Meinung, dass es Sinn macht, dass wir diese Fragen klären. Aber ich glaube, dass der Kompensationszuschlag – und das haben Sie auch gesagt, Herr Ständerat Rieder – nicht das richtige Instrument ist, um hier periphere ländliche oder Agglomerationsräume zu vergleichen; vielmehr müssen wir das in einem grösseren und anderen Kontext anschauen.

Zum Einzelantrag Fässler Daniel: Wir sind der Meinung, dass man diesen nicht umsetzen kann. Der Kommissionssprecher hat es vorhin gesagt: Kompensationspflichtig sind die Importeure. Ich mache jetzt extra auch keine Werbung, wenn Sie schon keine gemacht haben. Aber Sie kennen diese Namen. Sie können diesen Importeuren nicht sagen, sie müssten dann schauen, wer in welchem Gebiet mehr oder weniger fürs Benzin bezahlen muss. Ich sage Ihnen nur einen Preis,

AB 2019 S 1020 / BO 2019 E 1020

er stammt von Anfang Jahr: Der Treibstoff kostete in Seewen, Kanton Schwyz, Fr. 1.38 und in Bellinzona Fr. 1.78 pro Liter, dies am gleichen Tag. Es zeigt ein bisschen, dass die Kriterien peripher, ländlich, städtisch, grenznah nicht die richtigen Kriterien sind, um von der Kompensationspflicht zu befreien. Das funktioniert einfach nicht.

Der Antrag ist also nicht umsetzbar, und es ist auch nicht das richtige Kriterium. Aber das Postulat, das Sie angenommen haben, nehmen wir sehr ernst. Ich denke, es ist auch für die zukünftige Klimapolitik wichtig, dass wir dem wirklich auch Rechnung tragen. Und ich denke, dass Sie einen wichtigen Schritt gemacht haben – das war ja ein Vorschlag von Herrn Ständerat Rieder –, indem Sie im Klimafonds, den Sie geschaffen haben, wollen, dass bei den Klimaanpassungsmassnahmen die ländlichen Räume dann auch besonders berücksichtigt werden. Ich denke also, dass man dem bereits Rechnung getragen hat. Wir werden mit dem Postulatsbericht weitere Möglichkeiten aufzeigen.

Ich bitte Sie hier also, den Einzelantrag Fässler Daniel abzulehnen und insgesamt nochmals Ihre Kommissionmehrheit zu unterstützen, ausser bei Artikel 10.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Wir kommen zur Bereinigung. Ich schlage das folgende, nicht ganz so triviale Vorgehen vor: Frau Bundesrätin Sommaruga beantragt, Artikel 10 aus dem Mehrheitskonzept herauszunehmen und separat darüber zu entscheiden; dieses Antragsrecht steht Frau Bundesrätin Sommaruga gemäss Artikel 78 des Parlamentsgesetzes zu. Danach beschliessen wir darüber, ob das Konzept um den Antrag Fässler Daniel erweitert werden soll, und befinden dann über das Mehrheitskonzept.



Art. 10 Abs. 1bis – Art. 10 al. 1bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit/des Bundesrates ... 29 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 26 Abs. 4bis – Art. 26 al. 4bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Fässler Daniel ... 9 Stimmen

Dagegen ... 30 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 3 Abs. 1bis; 10 Abs. 2bis; 26 Abs. 2bis, 3bis; 29 Abs. 2bis

Art. 3 al. 1bis; 10 al. 2bis; 26 al. 2bis, 3bis; 29 al. 2bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 28 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 13 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 10 Abs. 4 – Art. 10 al. 4

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II Art. 15 Abs. 2; 16 Abs. 2; 16a Abs. 3; 18 Abs. 1; 21; 31 Abs. 1bis; 48a; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II art. 15 al. 2; 16 al. 2; 16a al. 3; 18 al. 1; 21; 31 al. 1bis; 48a; ch. III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. IV

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

...

a. ... tritt am 1. Juli 2020 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2023; danach sind ...

...

c. ... tritt rückwirkend auf den 1. Juli 2019 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2023; danach sind ...

...

e. ... tritt am 1. Juli 2020 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2023; danach sind ...

Abs. 3

Steht erst später fest, dass kein Referendum zustande gekommen ist, oder wird das Gesetz in der Volksabstimmung angenommen, so bestimmt der Bundesrat das Inkrafttreten. Er kann die Anhänge 1 und 1a von Ziffer I des Gesetzes rückwirkend in Kraft setzen.

Ch. IV

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national



Al. 2

...

a. ... en vigueur le 1er juillet 2020 et a effet jusqu'au 31 décembre 2023; dès le jour suivant ...

...

c. ... entre en vigueur avec effet rétroactif le 1er juillet 2019 et a effet jusqu'au 31 décembre 2023; dès le jour suivant ...

...

e. ... en vigueur le 1er juillet 2020 et a effet jusqu'au 31 décembre 2023; dès le jour suivant ...

Al. 3

S'il n'est établi qu'ultérieurement qu'aucun référendum n'a abouti ou si la présente loi est acceptée en votation populaire, le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il peut mettre en vigueur avec effet rétroactif les annexes 1 et 1a du chiffre I de la loi.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 17.405/3217)

Für Annahme des Entwurfes ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben unsere erste Sitzung in neuer Zusammensetzung erfolgreich beendet, und ich lade Sie und Frau Bundesrätin Sommaruga, der ich für ihre heutige Anwesenheit danke, nun herzlich zu einem Apéro ein – meglio tardi che mai!

Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr

La séance est levée à 19 h 45

AB 2019 S 1021 / BO 2019 E 1021