



17.071

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

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

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.12.18 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.12.18 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.09.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.19 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.19 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 09.06.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.06.20 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.06.20 (FORTSETZUNG - SUITE)

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

Block 2 (Fortsetzung) – Bloc 2 (suite)

Nussbaumer Eric (S, BL): Wir sind bei Artikel 13 Absatz 2bis. Der grössere Kontext ist der Zusammenhang mit Emissionsbegrenzungen bei Verbrennungsmotoren.

Sie wissen, es gibt eine durchschnittliche Zielvorgabe für die Neuwagenflotte pro Jahr. Bei den Personenwagen sind es 95 Gramm pro Kilometer. Dieses Ziel ist zu erreichen und ist auf individuelle Vorgaben der Hersteller und Importeure herunterzubrechen. Dies wird in Artikel 13 vorgenommen: In Artikel 13 ist formuliert, dass jeder Importeur und jeder Hersteller eine individuelle Zielvorgabe aufgrund dieser Durchschnittsziele, die wir gestern diskutiert haben, zu erreichen hat.

Bei Artikel 13 Absatz 2bis hat der Ständerat eine Kann-Formulierung eingeführt, die nichts anderes besagt, als dass man in dieser Berechnung der individuellen Zielvorgabe auch die Elektrofahrzeuge von den Verbrennungsmotoren abtrennen könnte. Das ist einfach verständlich: Wenn Sie einen Durchschnittswert erreichen müssen und dabei Fahrzeuge mit null Emissionen und Fahrzeuge mit viel Emissionen haben, dann werden es die ersteren – also die Elektrofahrzeuge – ermöglichen, dass man auch Fahrzeuge mit Durchschnittswerten weit über der Emissionsgrenze verkaufen kann. Das ist die Problematik in einer Zeit, in der wir technologischen Wandel haben. Wir haben eben auf dieser Welt nicht nur gute Verbrennungsmotoren, wir haben auch emissionsfreie Elektrofahrzeuge.

In Absatz 2bis geht es um nichts anderes als darum, dass die Elektrofahrzeuge hier ausgenommen und nicht in dieser Durchschnittsberechnung berücksichtigt werden und damit auch keinen Beitrag leisten müssen, nur damit man nebenher noch ein bisschen Grosse mittlen und SUV verkaufen kann. Darum wird hier eine Kann-Formulierung beantragt. Importeure und Hersteller können, wenn sie die Grenzwerte auch mit anderen Mitteln erreichen können, die Elektrofahrzeuge für ein ganzes Jahr von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen. Dann können die Importeure und Hersteller mit diesen Elektrofahrzeugen ein eigenständiges Kompensationsprojekt realisieren, das dann wieder in der Kompensationsverpflichtung eingesetzt werden kann, die wir später diskutieren werden.

Ich bitte Sie daher, dieser Kann-Formulierung des Ständerates zuzustimmen, nach der man bei Neuwagenflotten die gesamten Elektrofahrzeuge auch ausnehmen kann. Es ist eine Möglichkeit für die Importeure und Hersteller; sie können selber entscheiden, welches für sie die ökonomisch beste Variante in dieser CO₂-Regulierung ist. Daher sollten Sie dieser Kann-Formulierung zustimmen.





Bäumle Martin (GL, ZH): Ich habe heute drei Minderheiten zu vertreten. Die erste Minderheit betrifft Artikel 10b. Ich habe den Antrag von Adèle Thorens Goumaz übernommen, die ja unterdessen im Ständerat ist. Sie möchte mit dieser Minderheit den Zielwert bezüglich CO₂ bei Fahrzeugen per 2030 auf 20 Gramm CO₂ pro Kilometer begrenzen. Dieser Antrag tönt für einige von Ihnen wahrscheinlich sehr radikal, und Sie werden sagen, dass das gar nicht möglich sei.

Ich sage Ihnen ganz klar: Das ist nicht so. Wenn wir schauen, wie sich die Fahrzeugflotte in der Schweiz entwickelt, sehen wir, dass ein durchschnittlicher Fahrzeugzyklus in der Schweiz wahrscheinlich maximal zehn Jahre beträgt. Es würde heissen, dass ab 2030 faktisch nur noch Fahrzeuge in Betrieb kommen, die 20 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Das wäre mit einem sehr starken Anstieg der Elektromobilität ganz klar möglich. Sie könnten also bei 70 oder 80 Prozent der Fahrzeuge Elektroantriebe einsetzen, dann wäre dieser Grenzwert erreichbar.

70 oder 80 Prozent sind relativ viel. Es gibt aber einen Ausweg: Sie können nämlich auch mit sogenannten Synfuels oder mit BiogASFahrzeugen, die ebenfalls null Gramm CO₂ ausstossen, die Grenze von 20 Gramm problemlos erreichen. Mit einer Kombination aus Fahrzeugen, die mit Biogas oder mit Synfuel betrieben werden, und Elektromobilität können wir also dieses Ziel ab 2030 erreichen und uns hier im Verkehr einen sehr grossen Schritt in Richtung CO₂-Neutralität vorwärtsbringen. In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Antrag zu unterstützen.

Beim zweiten Minderheitsantrag, der von mir selber ist, geht es um Artikel 16. Es geht eigentlich hier wieder indirekt um die Synfuel-Frage. Wir haben diesen Artikel ins Gesetz eingefügt, und der Ständerat hat ihn so übernommen. Es geht darum, dass alle, die ihr Fahrzeug mit synthetischem Treibstoff betreiben, bei der Kompensation grundsätzlich gleichbehandelt werden. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, um die Chancen zu erhöhen. Der Artikel ist auch so formuliert.

Jetzt hat sich aber in der alten Zusammensetzung der Kommission ein, sage ich einmal, grosser Fehler eingeschlichen. Während der Bundesrat und auch der Ständerat ganz klar gesagt haben, solche Synfuels müssten mit erneuerbaren Energien hergestellt werden, hat Ihre Kommission – in der alten Zusammensetzung – in der Mehrheit beantragt, dass hier im Gesetz "CO₂-arme Produktion" eingesetzt wird, konkret also auch Atomstrom verwendet werden kann.

Sie können sich vorstellen, warum ich diese Minderheit vertrete: Es ist nicht zielführend, wenn wir Synfuels CO₂-frei machen wollen und dafür dann durch die Hintertür zulassen, dass Atomstrom verwendet wird; das würde das ganze Konstrukt zerstören.

Ich bitte Sie hier ganz klar, der Minderheit zu folgen. Ich gehe auch davon aus, dass die Mehrheit mit den neuen Verhältnissen nicht mehr so stark ist wie vorher. Auch die Branche selber, die ganz stark darauf drückt, dass sie einen solchen Gesetzesparagrafen erhält, wehrt sich gegen einen "Atomstromparagrafen", weil sie ganz genau weiss, dass sich ihr Konzept damit selber zerstören würde. Ich bitte Sie also hier dringend, der Minderheit zu folgen, diesen Lapsus auszumerzen, damit wir hier wirklich der Herstellung von Synfuels mit

AB 2020 N 815 / BO 2020 N 815

erneuerbaren Energien einen Anschub geben können und so einen Schritt weiterkommen.

Die dritte Minderheit, die ich vertrete, betrifft Artikel 21 Absatz 1bis. Da geht es um den "floor price" bezüglich CO₂ bei fossil-thermischen Kraftwerken. Hier beantrage ich Ihnen, ebenfalls dem Ständerat zu folgen und damit der Minderheit, die ich anführe. Auch hier hatte die Kommission in alter Zusammensetzung die Ständeratsvariante hinausgekippt. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Variante meiner Minderheit und des Ständerates exakt jener Formulierung entspricht, die wir in der Übergangsgesetzgebung festgeschrieben haben, gestützt auf die parlamentarische Initiative Burkart (17.405). Wir haben damals eigentlich gesagt, dass wir im Gesetz dann die Punkte regulieren, die weiterhin gelten sollen, es solle Rechtssicherheit geben. Wenn wir jetzt im neuen Gesetz das, was wir im Übergangsgesetz eingeführt haben, plötzlich wieder rausschmeissen, gibt das null Rechtssicherheit. Ich bitte Sie auch hier, meiner Minderheit und dem Ständerat zu folgen und beim "floor price" bezüglich CO₂ bei fossil-thermischen Kraftwerken gleich zu legiferieren wie im Übergangsgesetz, das aktuell bereits gilt und ohne Referendum in Kraft gesetzt wurde.

Ich möchte noch Bemerkungen zu zwei anderen Anträgen machen. Ich bitte Sie im Namen unserer Fraktion insbesondere, bei Artikel 10 Absatz 4 der Mehrheit zu folgen. Da geht es eigentlich darum, dass wir wissen, dass die Messmethode auf EU-Ebene bezüglich CO₂-Ausstoss von Fahrzeugen geändert wird. Wir wissen, dass hier ein deutlicher Beschiss stattgefunden hat, insbesondere im EU-Raum. Mit diesem Absatz, wie ihn die Mehrheit formuliert hat, wollen wir solche Schlaumeiereien ausschliessen können, indem der Bundesrat die Entwicklung des Realbetriebs verfolgt. Sollte dieser wieder – wie in der Vergangenheit, wo es eine Abweichung gab zwischen den Realwerten und dem, was gerechnet wurde – massiv abweichen, kann der Bundesrat



entsprechende Massnahmen zur Korrektur treffen.

Es ist sehr wichtig, diesen Passus einzuführen, weil wir sonst unter Umständen wieder das erleben werden, was wir in den letzten zehn Jahren erlebt haben. Auf dem Papier hätten sich die Emissionen der Fahrzeuge bezüglich CO₂ um 40 Prozent reduziert; in Tat und Wahrheit waren es knapp 15 Prozent. Das ist eine gewaltige Abweichung, die Sie in der Atmosphäre dann sehen.

Bei Artikel 10a Absatz 5bis bitte ich Sie ebenfalls, der Mehrheit zu folgen. Dort wollen wir bezüglich LKW eine gewisse Angleichung ermöglichen beziehungsweise dem Bundesrat die Möglichkeit geben, kompatibel mit der EU, aber gestützt auf unsere spezielle schweizerische Situation, eine Zusatzregulierung für die allfällige Entlastung der LKW-Szene zu machen. Dieser Artikel ist sehr wichtig, weil damit auch die LKW-Branche hinter dieser Vorlage stehen kann. In diesem Sinn bitte ich Sie, dort der Mehrheit zu folgen.

Rösti Albert (V, BE): Ich habe bei Artikel 27 drei Minderheiten zu vertreten. Artikel 27 ist ein zentraler Artikel, was die Höhe des Benzinpreises anbelangt. Er ist zentral dafür, wie stark der Druck zur Erhöhung hier ist, und er ist damit letztlich auch für die Akzeptanz des ganzen Gesetzes zentral.

In Artikel 27 Absatz 2 geht es um die Frage der Inland- und der Auslandkompensation bei Treibstoffen. Trotz der gestrigen Debatte mit klaren Mehrheiten bleibe ich hier bei diesem Minderheitsantrag, der verlangt, dass die Vorschrift, dass höchstens 15 Prozent im Ausland kompensiert werden können, umgekehrt und auf "höchstens 15 Prozent im Inland" gedreht wird; dies – nochmals – vor dem Hintergrund, dass die Kompensation im Ausland aktuell 30 Franken pro Tonne CO₂ kostet, während die Preise im Inland bei 150 Franken liegen.

Jetzt bin ich schon einverstanden mit dem Argument, dass es gut ist, möglichst viel Geld im Inland auszugeben. Es ist aber aus der Ökonomie auch bekannt, dass man mit der gleichen politischen Massnahme selten zwei Ziele gleichzeitig erfüllen kann. Wenn es hier das Oberziel ist, möglichst viel CO₂ zu kompensieren, sollte man, solange die Preise im Ausland tiefer sind, auch im Ausland kompensieren – ich sage: auch.

Die Preise werden sich irgendwann angleichen. Denn es ist so, dass man, wenn man möglichst viel im Inland macht und damit der Treibstoffpreis massiv steigt, einerseits mehr Geld für den Treibstoff ausgibt und dieses Geld andererseits weniger für den inländischen Konsum brauchen kann. Damit ist es ein Nullsummenspiel, und man hat insgesamt erst noch weniger CO₂ kompensiert. Das ist die Komplexität bei Preisveränderungen. Ich bitte Sie deshalb, hier trotz allem die Möglichkeit zu schaffen, mehr im Ausland zu kompensieren.

In Absatz 3bis geht es um die Förderung alternativer Treibstoffe. Ich bitte Sie, diesen Absatz zu streichen, weil er diesen schon komplizierten Artikel unnötig verkompliziert. Wenn wir diese CO₂-Abgaben und die Kompensationspflicht haben, sind die Anreize, alternative Treibstoffe zu entwickeln, sonst schon gross genug.

Dann bitte ich Sie, in Absatz 3ter a eine Inkonsistenz innerhalb dieses Artikels zu korrigieren. Wenn man auf der einen Seite sagt, man will, dass möglichst viel kompensiert wird, und auf der anderen Seite aber einen Deckel anbringt, indem der Benzinpreis um maximal 12 Rappen erhöht werden darf: Was geschieht dann, wenn die Kompensationsvorgaben mehr kosten? Dann können Sie entweder die Vorgabe von 12 Rappen nicht einhalten oder die Kompensationsvorschrift. Diese zwei Bestimmungen können sich also gegenseitig aufheben. Deshalb besagt mein Minderheitsantrag zu Absatz 3ter a, dass der Bundesrat entsprechend seine Vorgaben anpassen muss, wenn die 12 Rappen überschritten werden. Sonst werden entweder die Vorgaben nicht eingehalten, oder die Treibstoffimporteure müssen das einfach selbst bezahlen, was sie kaum tun werden.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung dieser drei Minderheiten.

Chevalley Isabelle (GL, VD): Monsieur Rösti, j'ai une petite question pour vous. Vous dites qu'il faudrait compenser à l'étranger parce que, comme cela, on pourrait enlever plus de carbone dans le bilan interne. Mais, en même temps, vous dites qu'il faudrait compenser à l'étranger parce que cela coûterait moins cher. Donc, si j'ai bien compris, vous voudriez que le kilogramme enlevé dans le bilan des émissions internes, soit enlevé dans le bilan des émissions faites à l'étranger. Or, en définitive, si vous voulez enlever plus de carbone, il faudrait la même somme d'argent pour payer la compensation faite à l'étranger: 1 kilo, c'est 1 kilo, que ce soit en Suisse ou à l'étranger.

Rösti Albert (V, BE): Merci, Madame Chevalley. Ce que j'ai voulu dire, c'est que si vous voulez compenser une tonne de CO₂ à l'interne, en Suisse, vous payez 150 francs. Or, avec cette somme, vous pouvez en compenser cinq tonnes à l'étranger, donc davantage. C'est ce que j'ai voulu dire.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Bei den Minderheiten für höchstens 8 Rappen Benzinpreissteigerung geht es nicht nur um diesen einen Artikel, bei diesen Minderheiten geht es um ein Gesamtkonzept. Sie hängen nämlich mit den ersten Bestimmungen von Artikel 27 zusammen, wo es um die Möglichkeit geht, im Inland zu kompensieren. In Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b haben wir mit der Minderheit Rösti ja gesagt, dass man bei



den biogenen Treibstoffen höchstens 15 Prozent im Inland kompensieren soll. Das würde dann einen Deckel von etwa 8 Rappen pro Liter geben. Wenn Sie in Artikel 27 weiterlesen, sehen Sie: Es gibt ebenfalls eine Minderheit Rösti, die besagt, dass man dann die Massnahmen entsprechend etwas nach unten korrigieren müsste, wenn der Kompensationsansatz nicht genügt. In der Summe ist es so, dass die 8 Rappen pro Liter ein austariertes Gesamtkonzept sind. Es liegen jetzt schon wieder Einzelanträge respektive auch Mehrheitsanträge vor, die natürlich deutlich ambitionierter sind und zu entsprechend viel höheren Treibstoffpreisen führen können.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt: Wenn man heute 10 oder 12 Rappen auf den Benzinpreis schlägt, in Kürze dann noch die Steuererleichterungen für die biogenen Treibstoffe von 4 Rappen einführt und auch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds mit 4 Rappen zusätzlich

AB 2020 N 816 / BO 2020 N 816

alimentiert, wird der Benzinpreis in wenigen Jahren, rein staatlich bestimmt, um 20 Rappen pro Liter steigen. Das ist eine äusserst starke Erhöhung des Benzinpreises. Ich muss Ihnen schon sagen, dass Sie sich überlegen müssen, ob diese Vorlagen mehrheitsfähig sind oder nicht. Ich erinnere mich, dass die Bevölkerung nicht einmal die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette gutgeheissen hat, die ja einen konkreten Gegenwert in Form von Infrastruktur gehabt hätte.

Ein anderes Argument, warum es eine ausgewogene Überlegung ist, den Benzinpreis nur um 8 Rappen zu erhöhen: Je nach Benzinpreis gibt es Tanktourismus. Wenn wir jetzt beginnen, 12, 16 oder 20 Rappen auf den Benzinpreis zu schlagen, dann wird es Tanktourismus ins nahe Ausland geben, was natürlich hochgradig schädlich und irrational ist. Auch gemäss dieser Überlegung müssen 8 Rappen pro Liter reichen. Wenn man diese internationalen Gegebenheiten anschaut, so muss man diese Komponente eben immer mit einberechnen, wenn man Preissignale aussendet.

Das Gleiche gilt dann auch beim nächsten Block, bei der Flugticketabgabe. Wenn Sie dann verlangen, dass vierköpfige Familien bis zu 480 Franken nur für diese Flugticketabgabe bezahlen, während sie im nahen Ausland zum Teil gar nichts oder sehr wenig bezahlen, müssen Sie sich natürlich dann nicht wundern, wenn es Umwegverkehr gibt und die Leute entsprechend vom nahen Ausland aus abfliegen. Ich kann Ihnen das Beispiel von Basel geben. Im Schweizer Sektor wird dann ein Flug mit 30 Franken Flugticketsteuer belastet, und auf der anderen Seite, im französischen Sektor, verlangen die Franzosen dann einen einzigen Euro – und das in einer Situation, in der die Schweizer Tourismusbranche stark leidet. Da stellt sich dann schon die Frage, wie sinnvoll es ist, hier Milliarden auszugeben und dann den einheimischen Outgoing-, aber auch den Incoming-Tourismus mit einer solchen Abgabe massiv zu schwächen.

Da zweifle ich, ehrlich gesagt, an der Weisheit des Parlamentes, wenn man eine Flugticketabgabe beschliesst, die letztlich kontraproduktiv ist. Ich habe Ihnen das mehrfach gesagt: Das Bundesamt für Umwelt hat in diesem Bericht klar ausgesagt, dass die Flugticketabgabe kontraproduktiv sei. Aber weil man dem Klimapopulismus verfallen ist, macht man es natürlich trotzdem, um möglichst all jenen zu gefallen, die ein Pappschild in die Höhe halten.

Dem muss ich einfach schon eine starke Kritik entgegenhalten: Solche Massnahmen dienen letztlich nur dazu, in Bezug auf die Flugticketabgabe diesen Klimafonds zu äufnen. Seien Sie doch so ehrlich: Es geht um Umverteilung, es geht teilweise auch um eine Neiddiskussion, und es geht auch darum, Frau Bundespräsidentin Sommaruga einen Topf zu geben, der über eine Milliarde schwer ist, bei dem man dann sehr wenig Restriktionen hat, wie die Gelder auszugeben sind. Die Projekte sind nicht vorhanden.

Seien Sie also so ehrlich, sprechen Sie dort nicht von Lenkungsabgaben! Sprechen Sie dort von Umverteilung und Finanzierung – das wäre wenigstens ehrlich!

Storni Bruno (S, TI): Danke vielmals, Herr Wasserfallen. Sie machen eine grosse Sache aus 8 oder 10 Rappen pro Liter. Seit dem Jahr 2000 bis jetzt ist der durchschnittliche Konsum um 30 Prozent zurückgegangen. Wir waren bei knapp 200 Gramm CO₂ pro Kilometer; jetzt sind wir bei 140 Gramm. Das Gesetz sieht vor, dass man auf 95 Gramm geht. Das sind wieder 30 Prozent weniger. 10 bzw. 12 oder 8 Rappen entsprechen einer Erhöhung des Benzinpreises von weniger als 10 Prozent. Finden Sie nicht, dass das keinen Einfluss auf das Konsumverhalten und auf die Kosten für die Fahrer hat?

Wasserfallen Christian (RL, BE): Sie geben eben gerade das gute Argument: Es gibt ja die EU-Regulierungen, die wir nachvollziehen, mit 130 und dann mit 95 Gramm, wo wir teilweise auf einem guten Absenkpfad sind. Deshalb müsste ich jetzt die Gegenfrage stellen – nur geht das leider nicht –, warum man jetzt beim Benzinpreis so hoch gehen muss. Das grösste Problem, das wir beim Benzinpreis haben, ist nicht dieses



hier. Das grösste Problem – ich habe es bei einem Teilargument gesagt – ist, dass wir versuchen müssen, die entsprechenden Gelder wieder zu kriegen, wenn viel Elektromobilität kommt; es geht darum, dass endlich die Elektromobile auch einen Beitrag leisten zur Infrastrukturfinanzierung. Das machen sie heute teilweise gar nicht. Das andere ist, dass wir die Einnahmen, die aufgrund der Benzinpreise momentan bei den Verbrennungsmotoren wegfallen, kompensieren können. Das ist das grosse Problem.

Hier hingegen sind wir in einem Bereich, wo es um eine Kompensation für biogene Treibstoffe geht, und da muss man sich gut überlegen, wie hoch man das ansetzen will, denn hier reden wir über eine sehr kleine Branche, über eine indirekte oder direkte Subvention, um das geht es hier. Das haben Sie hoffentlich begriffen, und deshalb müssen wir in diesem Gesamtkonzept bei 8 Rappen bleiben, damit wir mit unseren Zielen kongruent sind.

Wobmann Walter (V, SO): Hier, in Block 2, geht es ja um Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie um Treibstoffe. Seit diesem Jahr gelten neue CO₂-Zielwerte, und zwar 95 Gramm pro Kilometer für Personenwagen und 147 Gramm für Lieferwagen. Das sind sehr tiefe Werte, welche in der Schweiz bei vielen Fahrzeugen kaum erreicht werden können. Es gibt kaum eine Branche, welche so viel für die Umwelt und für eine umweltfreundliche Weiterentwicklung getan hat wie die Motorfahrzeugindustrie in den letzten Jahren. So wurde der durchschnittliche CO₂-Ausstoss bei neuen Personenwagen in den vergangenen fünf- und zwanzig Jahren um rund 35 Prozent reduziert.

Staatliche Steuerung und Abzockerei braucht es wirklich nicht, sie ist unnötig und schädlich für die Wirtschaft und die Konsumentenpreise. Die aktuelle Corona-Krise zeigt sehr deutlich, wie wichtig und auch unersetzlich der Privatverkehr ist. So empfiehlt doch selbst der Bundesrat, vom öffentlichen Verkehr auf das Auto umzusteigen. Das Auto ist also jetzt in der Corona-Krise bezüglich Transport am wichtigsten gewesen. Ebenso falsch ist es, nur auf Elektroantrieb zu setzen, denn der Nachschub an Batteriezellen, welche zurzeit vor allem aus Asien kommen, ist begrenzt. Auch das zur Produktion notwendige Material wie Kobalt und Lithium und auch das zum Fahrbetrieb benötigte Energiemittel, das heisst der Strom, werden knapp werden. Das wissen wahrscheinlich wir alle hier drinnen.

Die hier vorgesehenen Massnahmen werden die Bevölkerung finanziell massiv belasten, entsprechend lehnt die SVP-Fraktion die Treibstoffabgabe von bis zu 12 Rappen klar ab. Bereits heute betragen die Steuern und Abgaben bei Benzin und Diesel über 80 Rappen, also rund 50 Prozent des Konsumentenpreises. Gerade in der jetzigen Situation, in der jetzigen Zeit, brauchen die Bevölkerung und die Wirtschaft ganz sicher keine neuen, zusätzlichen Abgaben, denn sie haben schon genug finanzielle Sorgen wegen der Corona-Krise.

Neu sollen laut Antrag der Kommission zu Artikel 17 die Einnahmen aus Sanktionen bei Neufahrzeugen statt in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds in den neu geschaffenen Klimafonds fliessen. Es geht hier mittelfristig um mehrere hundert Millionen Franken, welche dem NAF entzogen würden. 2017 wurde bei der Volksabstimmung zum NAF dem Volk versprochen, dass dieses Geld zweckgebunden für die Strasse und die Agglomerationen verwendet werde. Halten wir also das Versprechen, das der Bevölkerung bei der Volksabstimmung gegeben wurde – das Stimmvolk hat damals mit 62 Prozent Ja-Stimmen dem NAF zugestimmt. Alles andere wäre wirklich gegen Treu und Glauben.

Ich bitte Sie, in Block 2 unsere Anträge anzunehmen und alle Verschärfungen abzulehnen.

Munz Martina (S, SH): Mit dem revidierten CO₂-Gesetz leistet erstmals auch der motorisierte Verkehr einen Beitrag zum Klimaziel. Zugegeben: Der Beitrag könnte grösser sein. Aber kein Kind lernt laufen, bevor es den ersten Schritt macht. Heute machen wir diesen ersten Schritt beim Verkehr – im Wissen, dass noch viele weitere Schritte folgen müssen. Der Verkehr wurde immer mit Samthandschuhen angefasst, obwohl er für einen Drittel der gesamten Emissionen verantwortlich ist. Jetzt wird bei den Neuwagen den Dreckschleudern der Kampf angesagt. Die Schweiz ist aber weit

AB 2020 N 817 / BO 2020 N 817

weg von Extremforderungen. Die ökologischen Auflagen für Neuwagen werden im Gleichschritt mit der EU ergriffen. Beim Treibstoff fehlen leider noch immer wirksame Massnahmen.

Für die Neuwagenflotte gab es schon im alten CO₂-Gesetz Auflagen. Sie waren aber so lasch und zahnlos, dass heute jeder zweite Neuwagen in der Schweiz ein 4x4 ist. Herr Wobmann, es stimmt, dass die Neuwagen effizienter geworden sind. Sie sind aber schwerer geworden, auch werden stärkere Motoren eingebaut, und deshalb sind sie Benzinschlucker. Diese CO₂-Schleudern werden nicht in abgelegene Bergtäler mit steilen Strassen und harten Wintern verkauft, sie fahren vornehmlich in städtischen Quartieren. Damit soll jetzt Schluss sein. Die Autoimporteure werden gezwungen, sparsamere Autos zu verkaufen. Bis ins Jahr 2030 soll



durchschnittlich nur noch ein Ausstoss von 59 Gramm pro Kilometer erlaubt sein, und dies schon bald ohne Ausnahmen. Dadurch wird der Fahrzeugpark zwingend elektrifiziert, und je strenger die Auflagen sind, desto rascher erfolgt der Umbau.

Bei den Lastwagen gibt es leider Ausnahmen. Die Kommissionsmehrheit hat weniger strenge Vorschriften beantragt, als sie in der EU gelten. Das untergräbt das Klimaziel und ist gefährlich. Dreckschleudern, die in der EU nicht mehr zugelassen sind, können so in der Schweiz verhökert werden. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb die Minderheit Klopfenstein Brogginì zu Artikel 10a gemäss Ständerat. In der Schweiz sollen mindestens die gleichen Regeln gelten wie in der EU.

Wer aus ökologischen Gründen ein Elektrofahrzeug kauft, will nicht, dass es dieser ökologische Beitrag den Importeuren ermöglicht, einen SUV ohne Dreckschleuderstrafe zu importieren. Die Minderheit Nussbaumer zu Artikel 13 ermöglicht es den Autoimporteuren, auf Ökologie zu setzen und damit einen Marktvorteil zu erlangen.

Die Kompensationspflicht für Importeure auf fossilen Treibstoffen ist ein lauer Kompromiss. Allen ist bewusst, dass die klimapolitischen Ziele nur mit einer Lenkungsabgabe erfüllt werden können. Eine wirkungsvolle Lenkungsabgabe auf Treibstoffen ist leider politisch gestorben. Der Zuschlag, der von den Importeuren auf den Benzinpreis überwältigt werden darf, ist kein Ersatz dafür. Wie auf einem Basar wird von null bis 12 Rappen fast alles geboten. Dabei geht vergessen, dass der Zuschlag gar nicht geschuldet ist, wenn die Verminderungsziele erreicht werden, und das soll doch auch das Ziel sein.

Heute kostet der Liter Benzin Fr. 1.40, vor wenigen Jahren war er auf fast 2 Franken. Die Differenz ist ein Mehrfaches des Zuschlags. Die Autos wurden auch damals vollgetankt. Jetzt ist der Streit um 8 bzw. 10 oder 12 Rappen entbrannt. Für das Klima wird gekleckert, für die Ölscheichs geklotzt. Wir müssen uns von der Benzin- und Dieselfessel befreien. Mit der Abkehr von den fossilen Treibstoffen haben wir auch die Möglichkeit, uns vom Diktat der Ölscheichs zu befreien und erst noch Gutes für das Klima zu tun.

Eine weitere Differenz haben wir bei der Auslandkompensation. Die SVP-Fraktion scheint das Geld lieber ins Ausland schicken zu wollen. Die SP-Fraktion möchte möglichst im Inland investieren und für Klimaneutralität in der Schweiz sorgen. Bei der Kompensation unterstützen wir einen möglichst hohen Inlandanteil.

Wir unterstützen alle Anträge, die das CO₂-Gesetz griffiger machen, und lehnen alle Anträge ab, die versuchen, das Klimaziel zu untergraben. Ich danke Ihnen, wenn auch Sie griffige Massnahmen für das Klima unterstützen.

Wobmann Walter (V, SO): Geschätzte Kollegin, Sie haben jetzt mehrfach gesagt, Autos seien Dreckschleudern. Ist CO₂ für Sie Dreck? CO₂ ist auch in der Natur vorhanden. Und nochmals: Die Autos produzieren sonst übrigens keine Abgase mehr.

Munz Martina (S, SH): Vielen Dank für diese Frage, Herr Wobmann. Wir müssen beim CO₂ zwischen fossilem CO₂ und CO₂, das in einem natürlichen Kreislauf ist, unterscheiden. Wenn wir fossiles CO₂ in die Luft blasen, schaden wir dem Klima, das wissen Sie. Deshalb sind SUV Dreckschleudern.

Paganini Nicolo (M-CEB, SG): In Block 2 geht es vor allem um Massnahmen zur Verringerung von CO₂-Emissionen im Strassenverkehr. Der Gesetzentwurf sieht dafür im Wesentlichen zwei Massnahmen vor: einerseits die Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Fahrzeuge der Neuwagenflotte bei Personenwagen wie auch bei Nutzfahrzeugen, andererseits die Verpflichtung zur CO₂-Kompensation bei der Benützung von fossilen Treibstoffen. Diese Massnahmen sind wichtig: Der CO₂-Ausstoss im Verkehr hat zwischen 1990 und 2018 um 1 Prozent zugenommen; bei den Gebäuden wurde der CO₂-Ausstoss in der gleichen Zeit um 34 Prozent reduziert.

Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP ersucht Sie, in diesem Block mit wenigen Ausnahmen die Mehrheit der UREK-N, welche grosso modo der ständerätlichen Linie folgt, zu unterstützen. Bei Artikel 10a unterstützen wir den Einzelantrag Kutter, welcher eine Türe für Missbräuche schliessen will. Bei Artikel 11 bitten wir Sie, den Einzelantrag Paganini zu unterstützen. Die kontinuierliche Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte ist nicht nur wichtig für die Verminderung der Treibhausgase, sondern auch ein Beitrag für mehr Geld im Portemonnaie der Autofahrer. Wer heute ein neues Auto mit einem CO₂-Ausstoss von 95 Gramm pro Kilometer statt eines Autos mit einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoss kauft, spart jährlich – natürlich je nach Benzin- und Dieselpreis – zwischen 350 und 450 Franken. Das übertrifft bei Weitem die Mehrkosten, die durch die Treibstoffpreisaufschläge nach Artikel 27 entstehen und wohl bei 40 bis 50 Franken liegen werden. Zu erwähnen ist, dass in den nächsten Jahren Hunderte neue Modelle von elektrischen und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen auf den Markt kommen werden. Vielleicht haben Sie auch gelesen, dass die deutsche Bundesregierung auf neue Kaufprämien für Autos mit konventionellen Verbrennungsmotoren verzichtet und nur CO₂-



arme Fahrzeuge fördert. Die Entwicklung geht also klar in Richtung Senkung der CO₂-Emissionen.

Bei Artikel 13 Absatz 2bis und Absatz 3 bitten wir Sie, der Minderheit Nussbaumer zu folgen. Ein Autoimporteur soll die Möglichkeit haben, die Nichtanrechnung an eine grosse Flotte als Verkaufsargument in dem Sinne zu nutzen, dass mit dem Kauf eines Elektroautos nicht die einfachere Einfuhr eines umweltschädlicheren Fahrzeugs unterstützt wird.

Im Weiteren bitten wir Sie, bei Artikel 16 Absatz 1 die Minderheit Bäumle zu unterstützen. In der Fassung der Mehrheit fällt auch die Kernkraft unter die zu fördernden Energieformen. Das ist kaum die Absicht des Gesetzes. Die Dekarbonisierung unserer Gesellschaft kann auf lange Sicht nur mit Investitionen in erneuerbare Energien erreicht werden.

Bei Artikel 21 Absatz 1bis folgen wir auch der Minderheit Bäumle. Es ist undenkbar, dass während der Laufzeit dieses Gesetzes Gaskombikraftwerk-Kapazitäten ausschliesslich für die Versorgungssicherheit zugebaut werden.

Schliesslich bitten wir Sie, bei Artikel 27 Absatz 3ter den Einzelantrag Bregy, welcher den maximalen Treibstoffaufschlag für die CO₂-Kompensation auch nach 2025 auf 10 Rappen pro Liter begrenzen will, zu unterstützen. Der Treibstoffpreis ist gerade im ländlichen Raum ein sensibles Thema. Die Aufschläge kommen insbesondere dann zustande, wenn die relativ teuren inländischen Massnahmen vollzogen werden müssen. Der Bundesrat sah in seinem Entwurf noch keinen Deckel für die Treibstoffaufschläge vor. Der Ständerat hat dieses Instrument eingeführt – wohl nicht zuletzt im Hinblick auf eine allfällige Volksabstimmung. Mit der Streichung der zweiten Erhöhungsstufe auf 12 Rappen pro Liter wollen wir der Bevölkerung im ländlichen Raum, die oftmals auf die Nutzung des Autos angewiesen ist, entgegenkommen.

Clivaz Christophe (G, VS): L'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour le parc de véhicules neufs est la mesure la plus importante pour réduire les émissions de CO₂ dans les transports, un domaine où je vous rappelle que les émissions de CO₂, aujourd'hui, sont encore supérieures à celles de 1990. Le parc de véhicules suisse est un des plus polluants d'Europe et aucun progrès n'a été accompli ces dernières années.

AB 2020 N 818 / BO 2020 N 818

Les objectifs fixés dans la loi ne sont pas particulièrement ambitieux ou irréalistes puisqu'ils sont largement alignés sur ceux de l'Union européenne.

Le groupe des Verts rejettera les différentes propositions de minorité qui visent à faire de cette loi un tigre de papier. Nous soutenons les propositions de minorité qui visent à renforcer le dispositif et nous en avons déposé plusieurs en ce sens.

Nous nous opposons notamment à ce que le Conseil fédéral fixe des objectifs d'émissions de CO₂ pour les poids lourds, qui soient inférieurs à ceux de l'Union européenne.

Nous voulons aussi que des objectifs intermédiaires annuels soient fixés, afin d'assurer un progrès constant vers une Suisse décarbonée. Nous voulons également un soutien plus marqué à l'électromobilité.

La part des émissions de CO₂ à compenser par des mesures prises en Suisse doit, elle, être augmentée. C'est tout à l'avantage de la Suisse, au niveau de l'emploi, que de financer la transition dans le pays plutôt qu'à l'étranger.

Les Verts regrettent que le principe de la neutralité climatique pour les installations soumises à étude d'impact sur l'environnement n'ait pas été intégré dans la loi, comme l'avait décidé le Conseil des Etats, car on ne peut pas continuer à construire de nouvelles infrastructures qui soient incompatibles avec les objectifs climatiques de la Suisse. Il est vrai que des éclaircissements sont nécessaires sur la mise en oeuvre d'un tel principe. C'est la raison pour laquelle la commission a chargé l'administration de se pencher sur le sujet, et le Conseil des Etats pourra donc y revenir dans ses travaux.

Comme représentant d'un canton de montagne, on me pose souvent la question suivante: cette loi ne va-t-elle pas pénaliser les régions périphériques où nombre d'habitants n'ont pas d'autre choix que de voyager en voiture? La réponse est non, car les modifications prévues dans la loi vont profiter financièrement aux automobilistes, comme l'a dit tout à l'heure M. Paganini, car en mettant sur le marché des véhicules consommant moins de carburant, on réduit d'autant la facture pour les automobilistes.

Egger Kurt (G, TG): Das CO₂-Ziel für Neuwagenflotten ist die wirkungsvollste Massnahme zur CO₂-Reduktion im Verkehr. Da haben wir tatsächlich noch nicht viel erreicht. Der Ausstoss ist immer noch über dem Niveau von 1990. Der Ausstoss der Neuwagen – wir haben das schon gehört – hat 2017 und 2018 sogar zu- anstatt abgenommen.

Die vorgeschlagenen Regelungen mit den Flottenzielen sind wirtschaftskonform. Jede Autokäuferin und jeder



Autokäufer kann immer noch frei wählen. Die Regelungen sind nicht nur wirtschaftskonform, sondern auch sozial verträglich. Die Betriebskosten sind bei Elektroautos deutlich tiefer als bei fossilen Fahrzeugen. Personen mit tieferen Einkommen kaufen auch eher kleinere Fahrzeuge. Die Vorlage wird auch die ländlichen Regionen nicht benachteiligen. Wir wissen, dass SUV nachweislich weit mehr in Agglomerationen als in ländlichen Regionen verbreitet sind. Unterstützen Sie also die grünen Minderheiten, damit die CO₂-Emissionen in Zukunft auch wirklich abnehmen.

Ich komme noch zu einigen anderen Minderheiten. Bei Artikel 10a gibt es Minderheiten, die die Zielwerte aufweichen möchten. Wir sind uns alle einig, dass die CO₂-Emissionen im realen Betrieb beobachtet werden müssen – das sind wir den Kundinnen und Kunden schuldig. Sie kaufen ein Auto mit einer Umweltetikette und stellen dann erstaunt fest, dass der Verbrauch im Fahrbetrieb wesentlich höher ist. Wir lehnen den Minderheitsantrag Jauslin, der hier eine Berücksichtigung der Regelungen in der EU vorsieht, deshalb ab. Die Zielwerte müssen korrigiert werden, sobald erhebliche Differenzen mit den praktischen Werten im Fahrbetrieb festgestellt werden.

Ebenso wehren wir uns gegen die "Swissness" gemäss den Minderheiten Wobmann. Es kann doch nicht sein, dass wir Zielwerte nur erhöhen, weil wir bisher zu wenig gemacht haben und aus Gründen unseres Wohlstands so viele SUV kaufen.

Dem Minderheitsantrag Bäumle zu Artikel 21 stimmen wir zu, er entspricht dem Beschluss des Ständerates. Wir wehren uns gegen zusätzliche Anreize für fossile Kraftwerke.

Wir werden auch in diesem Block alle Anträge ablehnen, die eine Abschwächung des vorliegenden Gesetzes zum Ziel haben, zum Beispiel den Minderheitsantrag Wasserfallen Christian zu Artikel 27, bei dem es um den maximalen Treibstoffzuschlag geht. Die kleine Erhöhung ist deutlich tiefer als die täglichen Benzinpreisschwankungen.

Vincenz-Stauffacher Susanne (RL, SG): In Block 2 geht es um zwei Hauptmassnahmen: die Förderung der Effizienz von Fahrzeugen sowie die Kompensation der CO₂-Emissionen aus fossilen Treibstoffen. Wir werden mit Ausnahme der nachfolgend angeführten Minderheitsanträge grossmehrheitlich den jeweiligen Anträgen der Mehrheit zustimmen. Zusätzlich zu den Minderheitsanträgen werde ich auf einige ausgewählte Anträge der Mehrheit hinweisen.

Zu Artikel 10 Absatz 4: Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt die Bestimmung, wonach der Bundesrat die Entwicklung der CO₂-Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb beobachten und bei Abweichungen zwischen den Emissionen der anwendbaren Messmethode und jenen im realen Fahrbetrieb geeignete Massnahmen treffen soll. Im Gegensatz zur Mehrheit der Kommission möchten wir insbesondere auch die Regelungen in der EU berücksichtigt wissen, um Wettbewerbsnachteile für Schweizer Hersteller und/oder Importeure auszuschliessen. Wir werden deshalb die entsprechende Minderheit Jauslin unterstützen.

Der Ständerat sieht in Artikel 13 Absatz 2bis vor, dass Importeure und Hersteller sämtliche Elektrofahrzeuge von ihrer Neuwagenflotte ausnehmen lassen können. Dies lehnen wir mit der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission ab. Damit würden reine Elektrowagenflotten gegenüber gemischten Flotten bevorzugt. Dies würde zu unerwünschten Wettbewerbsverzerrungen führen. Ich bitte Sie daher, hier der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Nussbaumer abzulehnen.

Zu Artikel 16 Absatz 1: Gemäss dieser Bestimmung können Hersteller und Importeure von Fahrzeugen beantragen, dass die CO₂-Verminderung, die durch die Verwendung von Treibstoffen erzielt wird, welche mittels Elektrizität aus erneuerbaren Energien hergestellt werden – sogenannte synthetische Treibstoffe –, bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Die Mehrheit der Kommission will nun "aus erneuerbaren Energien" durch "aus CO₂-armer Produktion" ersetzen. Das ist eine Abschwächung; das lehnen wir grossmehrheitlich ab, da der Förderung erneuerbarer Energien explizit Nachdruck verliehen werden soll. Aus diesem Grund werden wir hier mehrheitlich der Minderheit Bäumle zustimmen.

Zur Kompensation der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen: Diese Kompensationspflicht ist eine zentrale Massnahme des CO₂-Gesetzes. Gemäss Artikel 27 Absatz 2 Litera b soll der Bundesrat nach Anhörung der Branche und nach Massgabe der Erreichung der Verminderungsziele den Anteil festlegen, der durch in der Schweiz durchzuführende Massnahmen kompensiert werden muss. So weit ist das unbestritten. Umstritten ist nun aber die Höhe des Mindestinlandanteils. Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt mit der Mehrheit der Kommission den vorgesehenen Inlandanteil von mindestens 15 Prozent bis 2024 und von mindestens 20 Prozent ab 2025. Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen und die Minderheitsanträge, die entweder eine Reduktion oder eine Erhöhung des Inlandziels verlangen, abzulehnen.

Wir unterstützen sodann die vom Ständerat vorgesehene Deckelung des Treibstoffaufschlags von maximal 10 Rappen bis 2024 und maximal 12 Rappen ab 2025. Die Minderheit Wasserfallen Christian mit maximal



8 Rappen lehnen wir mehrheitlich ab. Diese Minderheit würde es nicht erlauben, die Kompensationsziele zu finanzieren. Dies gilt auch für den Einzelantrag Bregy mit durchgehend 10 Rappen. Blicke der Plafond ab 2025 bei 10 Rappen, müsste der Inlandanteil von 20 Prozent gesenkt werden. Damit würde sich auch der Vorteil für das inländische Gewerbe entsprechend vermindern.

AB 2020 N 819 / BO 2020 N 819

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass es sich nur um eine maximale Kostenüberwälzung handelt. Die effektive Überwälzung auf die Konsumentinnen und Konsumenten bestimmt schlussendlich die Privatwirtschaft. Die Unternehmen werden sich genau überlegen, was sie den Kundinnen und Kunden an der Tanksäule zumuten wollen.

Dem Einzelantrag Paganini stimmen wir zu, ebenfalls dem Einzelantrag Schaffner. Die Einzelanträge Kutter und Python lehnen wir ab.

Grossen Jürg (GL, BE): In Block 2, wir haben es gehört, geht es vor allem um den Verkehr, konkret um die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, das Emissionshandelssystem und die Kompensation bei fossilen Treibstoffen. Ich lege bei dieser Gelegenheit meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident des schweizerischen Elektromobilitätsverbands Swiss E-Mobility.

Der Verkehrssektor ist ganz klar das Sorgenkind Nummer eins unserer CO₂-Politik. Während es uns gelang, bei den Gebäuden und bei den Unternehmen trotz starkem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum den CO₂-Ausstoss deutlich zu reduzieren, sind wir beim Verkehr immer noch auf dem Stand von 1990 oder sogar leicht darüber. Nimmt man den Flugverkehr dazu, liegen wir sogar noch wesentlich weiter zurück. Im Gegensatz zu den Brennstoffen haben wir bei den Treibstoffen ja auch keinerlei Lenkungsabgabe und entsprechend auch keine Reduktionswirkung. Leider wird mit dieser Vorlage auch keine Lenkungsabgabe auf Benzin und Diesel eingeführt. Stattdessen wird eine Benzinpreiserhöhung mit einem komplizierten Mechanismus zur CO₂-Reduktion eingeführt. Das ist besser als nichts, aber sicher nicht der direkteste Weg zum Ziel.

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der Schweizer Fahrzeugflotte stieg in den letzten Jahren wieder deutlich an. Das ist ein erbärmliches Resultat. Als ob es kein Morgen gäbe, werden CO₂-Schleudern wie SUV in grossen Mengen gekauft, obwohl es mit Elektromobilität längst eine im Betrieb CO₂-freie Alternative gäbe. Die Auspuff-Lobby hat es in den vergangenen Jahren immer wieder geschafft, die CO₂-Flottenziele abzuschwächen und mit Tricks wie Phasing-in-Rabatten und Supercredits zu umgehen. Der Bundesrat macht leider diese Spiele auf Verordnungsstufe mit, offenbar unter dem Eindruck der starken Schweizer Verbrennungsmotor-Zulieferbranche. Dieser Zustand ist unseres Erachtens nicht weiter akzeptierbar. Wir haben heute die Chance, die Richtung hin zu einer fossilfreien Mobilität klar vorzugeben und die fossilbetriebenen Verbrennungsmotoren dorthin zu schicken, wo sie nämlich hingehören: ins Oldtimer-Museum.

Die Grünliberalen folgen in diesem Block deshalb grundsätzlich der Linie der klaren Verschärfung der CO₂-Grenzwerte, der Abschaffung der Ausnahmen und Erleichterungen sowie der Einführung von wirksamen Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich. Wo Konzepte vorliegen, bewerten wir die einzelnen Artikel in den Abstimmungskaskaden nach ihrer gesamten Wirkung. Einzelanträge bewerten wir ebenfalls nach diesen Kriterien.

Ich präzisiere noch unsere Haltung zu einigen Artikeln: Wir unterstützen bei Artikel 16 die Minderheit Bäumle, damit synthetische Treibstoffe aus erneuerbaren Energien bei der Berechnung der CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte berücksichtigt werden dürfen, jedoch nicht solche aus Atomstrom. Bei Artikel 21 Absatz 1bis unterstützen wir ebenfalls die Minderheit Bäumle, damit Betreibern fossil-thermischer Kraftwerke maximal CO₂-Abgaben im Umfang der externen Klimakosten zurückerstattet werden.

Ich empfehle Ihnen zum Schluss noch gerne die Annahme des Einzelantrages Schaffner. Mit dem neuen Absatz 3 in Artikel 15 will unsere Kollegin Barbara Schaffner die steuerliche Benachteiligung von Dienstfahrzeugen mit Emissionen von null Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb aufheben, indem die Berechnung des Privatanteils bis 2031 auf einem reduzierten Fahrzeugpreis berechnet wird.

Folgen Sie in diesem Block der grünliberalen Fraktion, damit der Strassenverkehr, das Sorgenkind Nummer eins in der CO₂-Politik, endlich auf die richtige Bahn findet!

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Sie haben es jetzt mehrfach gehört: Der Verkehr ist das Thema in Block 2. Der Verkehr gehört zu den grössten Emittenten von Treibhausgasen in unserem Land. Es ist auch der Sektor, in dem wir am wenigsten Fortschritte vorzuweisen haben, das ist eine Tatsache: Die Emissionen im Bereich Verkehr haben seit 1990 nicht abgenommen, sondern sogar noch zugenommen. Die Emissionen im Jahr 2018 liegen 1 Prozent über dem Niveau von 1990, und das, obwohl bereits 2012 Emissionsvorschriften



für Personenwagen eingeführt worden sind.

Ich denke, vor diesem Hintergrund ist es sicher sinnvoll, jetzt nicht noch Versäumnisse zu zementieren und die CO₂-Zielwerte mit einem Swiss Finish aufzuweichen, wie das verschiedene Minderheitsanträge Wobmann bei Artikel 10a, aber auch bei Artikel 11 vorsehen.

Der Bundesrat hat seine Kompetenz, Zwischenziele festzulegen, bis jetzt nicht genutzt. Aber je nach Emissionsentwicklung sollte er diese Kompetenz weiterhin behalten können. Deshalb möchten wir Artikel 11 Absatz 1 so beibehalten. Wir bitten Sie auch hier, die Minderheit Wobmann abzulehnen. Es ist, wie gesagt, eine Kann-Formulierung. Der Bundesrat macht das, wenn es sinnvoll und nötig ist. Er hat auch bewiesen, dass er sich daran hält.

Die Minderheit Girod bei Artikel 11 Absatz 1 will den Bundesrat dazu verpflichten, solche Zwischenziele festzulegen. Wir finden, das geht jetzt auf die andere Seite auch wieder etwas zu weit. Das Gleiche gilt für den Einzelantrag Paganini, dieser ist zwar etwas abgeschwächt, aber er würde den Bundesrat dennoch verpflichten. Wir sind der Meinung, dass wir mit dieser Kann-Formulierung gut leben können.

Der Ständerat will die Emissionsvorschriften in Anlehnung an die EU weiterentwickeln. Die geltenden Zielwerte sollen in einem ersten Schritt jetzt an das neue CO₂-Messverfahren angepasst werden; dieses liegt ja bekanntlich näher am Realverbrauch. Ich glaube, wenigstens dies ist jetzt doch unbestritten. Wir wollen uns nicht weiter selbst belügen oder uns etwas vormachen lassen – wir wollen diese Anpassung an das neue Messverfahren.

Ab 2025 sollen dann die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen um 15 Prozent und ab 2030 um 37,5 Prozent unter dem Ausgangswert von 2021 liegen. Mit diesen Eckpunkten ist auch Ihre Kommission einverstanden. Die Minderheit Thorens Goumaz zu Artikel 10b, die ab 2030 einen Zielwert von 20 Gramm CO₂ pro Kilometer vorgeben will, ist aus unserer Sicht mit diesem Konzept schwer vereinbar und deshalb auch abzulehnen.

Der Ständerat hat zusätzlich zu den Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern jetzt auch die schweren Nutzfahrzeuge einbezogen. Ich denke, das ist konsequent; es war auch in Ihrer Kommission unbestritten. Inwieweit der Ausgangswert, an dem sich die Verminderung für die Lastwagen bemisst, von der EU übernommen werden kann, kann anhand der heute vorliegenden Daten noch nicht abschliessend beurteilt werden. Deshalb wehren wir uns nicht dagegen, dass eine Abweichung gemäss Artikel 10a Absatz 5bis möglich sein soll, sodass von der Schweizer LKW-Flotte eine vergleichbare Reduktion wie von derjenigen in der EU verlangt werden kann.

Zu Artikel 15 liegt Ihnen ein Einzelantrag Schaffner vor. Frau Nationalrätin Schaffner möchte mit einem neuen Absatz 3 die steuerlichen Nachteile von Elektrofahrzeugen aufheben. Wenn ein Dienstfahrzeug privat genutzt wird, ist dies für die Einkommenssteuer relevant. Da diese sich nach dem Kaufpreis richtet, kommen Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb oft schlechter weg. Der richtige Ort, um diesen Fehlanreiz zu beseitigen, ist allerdings leider nicht das CO₂-Gesetz, sondern das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer und das Steuerharmonisierungsgesetz. Falls Sie diesem Antrag zustimmen würden, müsste sich der Ständerat einfach noch einmal eingehend mit der Bestimmung befassen, denn, wie gesagt, die Frage müsste eigentlich in anderen Gesetzen geregelt werden.

Ich komme zu Artikel 16, zu den synthetischen Treibstoffen. Synthetische Treibstoffe können in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Deren Herstellung ist aber zurzeit – zurzeit, sage ich! – äusserst energieintensiv und auch mit grossen

AB 2020 N 820 / BO 2020 N 820

Umwandlungsverlusten verbunden. Gegenüber herkömmlichen fossilen Treibstoffen sind diese synthetischen Treibstoffe klimapolitisch nur dann von Vorteil, wenn sie aus erneuerbarem Strom hergestellt werden. Sobald CO₂-haltiger Strom ins Spiel kommt, schaden sie unter dem Strich mehr, als sie nützen. Ich bitte Sie deshalb, hier bei Artikel 16 Absatz 1 den Antrag der Minderheit Bäumle zu unterstützen und den Antrag der Mehrheit abzulehnen.

Die synthetischen Treibstoffe sind interessant für gewisse Anwendungen, zu denen es auch keine Alternativen gibt. Wir sollten hier einfach zwei Dinge tun: Wir sollten erstens weiterforschen, die Effizienz verbessern und die Umwandlungsverluste vermindern und zweitens die erneuerbaren Energien in unserem Land fördern – gerade die Fotovoltaik hat hier ein Potenzial, in Kombination mit den Speichermöglichkeiten. Das ist hochinteressant. Ich denke aber, dass Sie den synthetischen Treibstoffen keinen Dienst tun, wenn Sie sie jetzt mit anderen Dingen vermischen und sagen, es wäre schon effizient und klimapolitisch schon interessant, aber doch nicht ganz. Das nützt den synthetischen Treibstoffen nichts. Ich bitte Sie daher – Frau Nationalrätin Vincenz hat dies vorhin auch so formuliert –, hier wirklich Klarheit zu schaffen und zu sagen, dass Sie diese synthetischen



Treibstoffe wollen, dass sie aber nicht aus CO₂-haltigem Strom stammen sollen.

Ich komme noch zu den Fragen der Kompensationspflicht für die Treibstoffimporteure. Das ist nämlich eine zweite wichtige Massnahme im Verkehr. Sie verlangt von den Treibstoffimporteuren, dass sie einen Teil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr mit Projekten im In- und im Ausland neutralisieren. Zur Frage, wie gross der Anteil im Inland sein muss, liegen Ihnen bei Artikel 27 Absatz 2 verschiedene Minderheitsanträge vor. Die Minderheit Rösti will, dass der Anteil 15 Prozent nicht übersteigt. Da wir aus meiner Sicht gut beraten sind, das inländische Potenzial möglichst auszuschöpfen, lehnen wir eine solche Limitierung ab: Es wäre ja sozusagen ein Investitionsverbot in der Schweiz, wenn 15 Prozent erreicht sind. Der Bundesrat hat 15 Prozent als Minimum festgelegt, das heisst, man kann eben auch darüber hinausgehen.

Ihre Kommission will dem Ständerat folgen und darüber hinaus ab 2025 eine zweite Stufe von mindestens 20 Prozent vorsehen. Unseren Einschätzungen zufolge ist das machbar. Hingegen ist das, was die Minderheit Girod will, nämlich einen Anteil von 20 Prozent bereits ab 2023, aus unserer Sicht ein zu grosser Sprung. Dieses Jahr beträgt der Kompensationssatz 10 Prozent. Eine Verdoppelung in so kurzer Zeit ist aus unserer Sicht eine zu hohe Auflage. Ich bitte Sie daher, bei Artikel 27 Absatz 2 die beiden Minderheitsanträge abzulehnen und hier die Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

In Artikel 27 Absatz 3 geht es darum, einen minimalen Anteil von 5 Prozent für erneuerbare Treibstoffe festzulegen. Das halte ich für richtig. Diese Auflage würde im Verkehr wirken. Zudem erhielten Beimischanlagen eine gewisse Sicherheit, dass sie auch nach der Aufhebung der Steuererleichterung im Mineralölsteuergesetz einen Absatzmarkt hätten. Sie erinnern sich: Sie haben diese Frage der Übergangszeit mit der parlamentarischen Initiative Burkart geklärt. Aber mit 5 Prozent hätten Sie hier trotzdem noch einen gewissen Absatzmarkt gesichert. Ich bitte Sie daher, bei Artikel 27 Absatz 3 dem Antrag der Minderheit Bäumle zuzustimmen.

Ich komme noch zu Artikel 27 Absatz 3ter, zur Frage der Kosten. Es ist klar: Die Kompensationspflicht kostet etwas, das ist absolut unbestritten. Die Frage ist, wie viel es sein wird. Die Rappenbeträge in Absatz 3ter lassen noch keine Aussage zu, denn die 10 oder 12 Rappen pro Liter sind die maximal möglichen Preisaufschläge, und diese hängen von verschiedenen Indikatoren oder Faktoren ab. Ich sage Ihnen nur so viel: Das geltende Gesetz würde einen Aufschlag von maximal 5 Rappen zulassen, bis jetzt waren aber nur 1,5 Rappen nötig. Alle diejenigen, die jetzt bereits die maximalen Aufschläge berechnen und den Leuten irgendwelche Horrorrechnungen vorlegen, verschweigen, dass die maximalen Aufschläge bisher nicht ausgeschöpft worden sind und es keine Indizien oder mindestens keine Beweise gibt, dass sie in Zukunft ausgeschöpft werden. Weil aber gerade bei den Auslandsmassnahmen die Kosten unsicher sind, ist es richtig, wenn Sie hier genügend Spielraum vorsehen.

Der Antrag der Minderheit Wasserfallen Christian mit maximal 8 Rappen pro Liter ist abzulehnen. Auch der Antrag der Minderheit Rösti ist abzulehnen. Er will bei zu hohen Kosten mit einer Senkung des Kompensationssatzes reagieren. Das geht ebenfalls in die falsche Richtung und läuft vor allem dem privatwirtschaftlichen Ansatz zuwider: Die Kompensationspflichtigen sollen die Projekte zu möglichst geringen Kosten umsetzen, und am Schluss sind es die Treibstoffimporteure, die entscheiden, welchen Anteil der Kosten, die sie haben, sie auch tatsächlich auf die Treibstoffpreise überwälzen. Ich denke, hier sollten Sie sich als Gesetzgeber jetzt zurückhalten, das ist eine privatwirtschaftliche Lösung. Da muss der Gesetzgeber dann nicht gerade sofort wieder eingreifen wollen.

Es gibt hier noch den Einzelantrag Bregy. Er sucht eine Vermittlung. Er möchte bei 10 Rappen bleiben und keine zweite Obergrenze von 12 Rappen vorsehen. Ich würde so sagen: Wenn Sie heute schon darauf verzichten, einen möglichen höheren Deckel ab 2025 vorzusehen, dann schränken Sie einfach den Spielraum ein. Die Frage ist, ob man damit dann am Schluss die Ziele, die Sie sich gesetzt haben, erreicht. Am Schluss werden Sie daran gemessen, ob Sie in diesem Gesetz die Massnahmen festgelegt haben, entsprechend den Zielen, die Sie in Artikel 3 selber vorgesehen haben. Wenn Sie Ziele festlegen und nachher im Gesetz schon sagen, dass Sie diese Ziele gar nicht erreichen wollen, oder das Gesetz so gestalten, dass die Ziele gar nicht erreicht werden können, dann ist das ein unglaubliches Gesetz.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier jetzt weiterhin konsequent zu bleiben und zu sagen, Sie wollen die Ziele erreichen können. Es ist eine privatwirtschaftliche Lösung. Lassen Sie den Treibstoffimporteuren hier die Möglichkeit, zu sagen, wie sie am Schluss die Frage handhaben wollen.

Ich komme zur Zusammenfassung. Ich empfehle Ihnen, in diesem Block überall die Mehrheit Ihrer Kommission zu unterstützen, mit gewissen Ausnahmen. Die Ausnahme bei Artikel 16: Hier bitte ich Sie, die Minderheit Bäumle zu unterstützen; sie entspricht auch der Lösung des Ständerates. Bei Artikel 16a bitte ich Sie, die Minderheit Nussbaumer zu unterstützen. Es ist ebenfalls das, was der Ständerat bereits beschlossen hat. Bei Artikel 27 empfehle ich ebenfalls, bei Absatz 3 die Minderheit Bäumle zu unterstützen. Es ist ebenfalls die Lösung, die auch der Ständerat beschlossen hat.



Walliser Bruno (V, ZH): Frau Bundespräsidentin, ich habe eine kurze Frage zu Artikel 11 Absatz 4, der lautet: "Er berücksichtigt die Regelungen der Europäischen Union." Es zeichnet sich nun ab, dass das vorliegende Gesetz praktisch deckungsgleich wird mit europäischem Recht. Ist es demnach richtig, dass das BFE bei den Anpassungen und Änderungen von Verordnungen zum CO₂-Gesetz nicht ohne Not vom EU-Recht abweicht bzw. abweichen wird?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Das muss ich nachschauen. – Ja, selbstverständlich, das steht so im Gesetz: Artikel 11 Absatz 4.

Rösti Albert (V, BE): Frau Bundespräsidentin, zum Antrag meiner Minderheit zu Artikel 27 Absatz 3ter a: Wenn wir dieses Gesetz so verabschieden, wie es der Antrag der Mehrheit vorsieht, sagen wir auf der einen Seite den Privaten, wie viel zu kompensieren ist. Das gibt entsprechende Kosten. Andererseits hat die Kommission jetzt gesagt, sie wolle nicht, dass der Treibstoff zu teuer wird, also setze man eine Limite von 12 Rappen. Diese zwei Vorschriften können einander aber widersprechen! Wenn der Bund fordert, dass die Kompensation eine bestimmte Höhe hat, kann das 12 Rappen überschreiten. Deshalb braucht es hier doch einen Meccano, der besagt, wie das zu regeln ist. Natürlich ist zu hoffen, dass es in diesem Bereich reicht. Es ist aber nicht sicher, dass dem so ist. Sonst hätte man die Limite von 12 Rappen nicht setzen müssen.

AB 2020 N 821 / BO 2020 N 821

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Nun, Herr Nationalrat Rösti, es gibt einen Punkt, den Sie jetzt hier nicht erwähnt haben. Wie hoch die Kosten sind, die tatsächlich überwältigt werden, ist dann noch eine privatwirtschaftliche Entscheidung. Es gibt keinen Automatismus, es gibt keinen Zwang, sämtliche Kosten für die Kompensation der CO₂-Emissionen beim Treibstoff auf die Konsumenten zu überwälzen. Es ist auch eine Frage der Marge.

Das ist eben das Raffinierte an diesem Gesetz hier. Es ist eine privatwirtschaftliche Lösung: Der Treibstoffimporteur hat die Auflage, zu kompensieren. Er kann effiziente Projekte suchen – je schneller er das tut, desto besser –, und am Schluss entscheidet er, wie viel der Konsument oder die Konsumentin bezahlt. Wir sprechen hier auch von einer Marge.

Imark Christian (V, SO): Frau Bundespräsidentin, eine Frage zu Artikel 16 Absatz 1: Ziel des CO₂-Gesetzes ist es ja, den CO₂-Ausstoss der Schweiz zu senken. Dabei kann die Herstellung synthetischer Treibstoffe aus überschüssigem Strom hilfreich sein. Gemäss der Formulierung der Mehrheit bei Artikel 16 Absatz 1 darf für die Herstellung synthetischer Treibstoffe nur CO₂-armer Strom verwendet werden. Was ist an dieser Formulierung so falsch? Was ist so falsch, wenn zum Beispiel auch überschüssiger Strom aus einem Schweizer AKW für die Herstellung synthetischer Treibstoffe verwendet werden darf?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Herr Nationalrat Imark, die AKW gehen jetzt dann ja langsam, aber sicher irgendwann vom Netz. Bei den synthetischen Treibstoffen ist man heute – ich habe Ihnen das schon gesagt – noch nicht dort, wo man am Schluss sein muss. Es gibt, das wissen wir, enorme Umwandlungsverluste. Wir wissen auch, dass die EU bei den synthetischen Treibstoffen extrem dynamisch daran ist, wirklich gute Lösungen zu suchen.

Wir tun deshalb gut daran, von Anfang an zu sagen, dass die synthetischen Treibstoffe aus erneuerbaren Energien kommen. Denn sobald man bei der Produktion von synthetischen Treibstoffen CO₂-Emissionen hat, ist man klimapolitisch wieder auf dem Holzweg. Das wäre schade. All diejenigen hier drin – ich gehöre auch zu ihnen –, die die synthetischen Treibstoffe fördern wollen, tun gut daran, von Anfang an zu sagen, dass diese klimapolitisch dort interessant sind, wo man bei den erneuerbaren Energien, beim erneuerbaren Strom, tatsächlich Überschüsse hat. Dann sind diese Umwandlungsverluste auch nicht ein derart grosses Problem. Sobald aber CO₂ im Spiel ist, ist der Vorteil der synthetischen Treibstoffe eigentlich dahin.

Deshalb ist es gut, wenn Sie hier von Anfang an klaren Wein einschenken, die Linie halten und den Minderheitsantrag Bäumle bei Artikel 16 unterstützen.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundespräsidentin, wir alle halten die Demokratie hoch. Wir haben 2017 die Finanzierung für die Strassen beschlossen. Das war eine Volksabstimmung. Dabei wurde beschlossen, dass die Einnahmen aus diesen, ich sage einmal, Strafsanktionen bezüglich der Autoimporte, bezüglich des CO₂-Ausstosses in die Finanzierung der Strassen fliessen. Nun möchte man dieses Geld neu für den Klimafonds verwenden. Das ist eigentlich ein Umstossen eines Volksentscheides.



Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Nun, Herr Nationalrat Hurter, das ist in diesem Block einfach noch nicht das Thema. Ich gehe davon aus, dass wir bei einem späteren Block noch darauf zurückkommen. Ich denke, die Frage wird diskutiert werden. Es ist ein Abwägen. Im Ständerat – so viel kann ich Ihnen sagen – war die Diskussion so, dass man gesagt hat, man wolle gewisse Anpassungsmassnahmen aufgrund der Klimakrise gerade im ländlichen Gebiet auch unterstützen. Es war eigentlich unbestritten, dass man das will. Die Frage ist, woher solche Gelder kommen können. Man hat dann gesagt, man könnte diese Mittel dort hernehmen, wo sie anfallen, nämlich bei den Sanktionen, wenn die Flottenziele nicht eingehalten werden – es gibt ja dann noch einen Einzelantrag dazu, und wir können die Diskussion, denke ich, dort führen. Aber am Schluss ist es tatsächlich ein Abwägen, wie man die Mittel einsetzen will.

Egger Mike (V, SG): Frau Bundespräsidentin, Sie haben bei der Antwort auf die Frage von Herrn Imark etwas erwähnt, was mich stutzig gemacht hat: den CO₂-Ausstoss eines AKW. Können Sie mir sagen, wie viel CO₂ ein AKW ausstösst?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Von der Produktion her ist AKW-Strom nicht vollständig CO₂-frei, das wissen Sie genauso gut wie ich.

Roduit Benjamin (M-CEB, VS): Madame la présidente de la Confédération, je ne sais pas si, durant la période de la crise du coronavirus, vous avez utilisé personnellement votre voiture. Mais j'ai été surpris de voir que certains parlementaires parmi les plus verts venaient individuellement dans leur voiture pour des séances de travail ici.

Ma question est la suivante: ne pensez-vous pas qu'une taxe trop lourde pourrait créer une société à deux vitesses?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Herr Nationalrat Roduit, wir sprechen hier nicht von Steuern, wir sprechen hier von Abgaben. Wir sprechen vor allem – das haben wir gestern bei der CO₂-Abgabe diskutiert – von einer Abgabe, die ja zu zwei Dritteln an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurückerstattet wird.

Was bedeutet dieses Gesetz gerade für die ländliche Bevölkerung? Diese Frage wurde gestern auch diskutiert; es ist eine wichtige und sehr legitime Frage. Die ländliche Bevölkerung wartet eigentlich am stärksten auf dieses Gesetz, weil sie den Klimawandel und die Krise zurzeit am meisten spürt. Es gibt Hochwasser und Hangrutsche, dort sind die Auswirkungen des Klimawandels sehr sichtbar. Deshalb ist es für die ländliche Bevölkerung wichtig und gut zu wissen, dass wir hier mit einem Gesetz wirklich Gegensteuer geben wollen – gerade auch im Anschluss an die Frage, die mir vorhin Herr Nationalrat Hurter gestellt hat, der wissen wollte, was wir allenfalls an Anpassungsmassnahmen gerade im ländlichen Raum machen. Wir werden nachher noch darüber diskutieren, aber es ist wichtig, hier wirklich zu zeigen, dass wir dieses Gesetz ganz speziell auch für die ländliche Bevölkerung machen, die die Klimakrise zurzeit wahrscheinlich am stärksten zu spüren bekommt.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Bundespräsidentin, ich habe nochmals bei der Frage von Kollege Egger nach. Und zwar haben Sie ja jetzt eine Aussage zur CO₂-Freiheit von Kernenergie gemacht. Doch Windstrom hat ja ein höheres Äquivalent an CO₂-Ausstoss pro Kilowattstunde als Kernenergie. Ist der Antrag der Mehrheit dort nicht eher so zu verstehen, dass sie zum Beispiel nicht will, dass man synthetische Treibstoffe zum Beispiel mit Energie aus Gaskraftwerken herstellt? Kernenergie, Wind-, Wasserkraft und Sonnenenergie sind ja CO₂-arm beziehungsweise fast CO₂-frei. Ich sehe hier den "Knüppel" nicht.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich sehe zwischen CO₂-arm und CO₂-frei schon einen Unterschied, muss ich Ihnen sagen. Das sehen Sie vor allem, wenn Sie eben die Umwandlungsverluste nochmals anschauen: Man braucht im Moment extrem viel Strom für diese synthetischen Treibstoffe, viel zu viel Strom, kann man sagen – ausser man hat eben wirklich Überschussstrom. Dieser fällt, das wissen Sie natürlich, am ehesten bei der Fotovoltaik an, wenn man zu einem bestimmten Zeitpunkt sehr, sehr viel Strom hat, mehr, als man überhaupt gebrauchen kann.

Ich habe das zum Beispiel mit dem deutschen Energieminister intensiv diskutiert. Gerade in den europäischen Staaten, wenn sie die Fotovoltaik oder eben auch die Windkraft wirklich stark ausbauen, gibt es Zeiten, in denen sie wirklich viel zu viel Strom haben. Dann ist es sinnvoll, diese erneuerbaren Energien auch für synthetische Treibstoffe zu verwenden, weil sie dort tatsächlich auch Speichermöglichkeiten und

AB 2020 N 822 / BO 2020 N 822

eigentlich eine klimapolitisch unproblematische Ausgangslage haben.



Tuena Mauro (V, ZH): Frau Bundespräsidentin, ich komme auch nochmals auf die Frage von Mike Egger zurück, welche Sie nicht beantwortet haben. Er fragte Sie, ob Sie diesem Rat sagen können, wie viel CO₂-Ausstoss bei einem Atomkraftwerk erfolgt. Sie sagten, wir wüssten genauso gut wie Sie, dass auch AKW-Strom nicht CO₂-neutral sei. Wir fragten jedoch, wie viel es ist.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich werde Ihnen heute keine Zahl nennen, aber ich habe zum Beispiel mal in Niger persönlich gesehen, wie Uran abgebaut wird. Da kann ich Ihnen sagen, dass das nicht ganz CO₂-frei erfolgt.

Page Pierre-André (V, FR): Madame la présidente de la Confédération, vous avez dit tout à l'heure que les régions rurales attendent ces taxes sur le CO₂. Je crois rêver! Je viens d'une région rurale: croyez-vous que les taxes sur le CO₂ en Suisse vont diminuer le réchauffement climatique à l'échelle de la planète?

Sommaruga Simonetta, présidente de la Confédération: Monsieur Page, vous n'avez peut-être pas bien entendu. C'est peut-être un peu difficile dans cette salle. J'ai dit que les régions rurales attendaient cette loi, non seulement parce que, avec elle, on fait ce qu'il faut absolument faire et qui est nécessaire, mais aussi parce que les régions rurales voient très concrètement les effets du changement climatique. Elles voient aussi les dégâts et les risques de ce changement. Elles le vivent jour après jour. C'est pour cela que, pour elles, il est important qu'on ait une telle loi. C'est aussi pour les régions rurales qu'il est important d'avancer et de faire tout ce qu'on peut.

De plus – et cela a aussi été discuté hier –, avec cette loi, vous aurez des places de travail. On fera aussi des investissements importants pour ces régions. Cela est bon pour l'économie dans ces régions, pour les places de travail.

Et surtout, si l'on peut éviter encore davantage les effets négatifs du changement climatique, c'est très bien pour la population de savoir, qu'ici, dans ce conseil, on est en train de changer quelque chose.

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: In Block 2 behandeln wir die Ziele für die Neuwagen sowie die Themen synthetische Treibstoffe und Treibstoffkompensation. Zuerst gilt es, die Ausgangslage zu klären. Das tun wir in Artikel 10a. Dort will die Minderheit Wobmann geltend machen, dass in der Schweiz bezüglich der Flottenziele eine andere Ausgangslage vorherrsche als in der EU. Sie will deshalb als Ausgangswert nicht denjenigen der Flotte in der EU nehmen, sondern jenen der Flotte in der Schweiz. Die Kommission ist mit 10 zu 9 Stimmen der Meinung, dass dies bedeuten würde, dass man einfach das Nichterreichen der Ziele in den beiden Referenzjahren 2019 und 2020 kompensieren würde, und das wäre ein falscher Anreiz.

In Absatz 5bis kommt die Mehrheit den Importeuren aber doch noch entgegen, indem sie zumindest für die schweren Fahrzeuge eine Rückfallebene für die Definition des Ausgangswertes einführt. Der Bundesrat kann, basierend auf diesem Artikel, den Ausgangswert für die schweren Fahrzeuge eben doch noch abweichend von jenem in der EU definieren, sollte sich herausstellen, dass die beiden Werte sich massgeblich unterscheiden. Die Minderheit Klopfenstein Brogginini will das nicht: Sie will strikt an der Version des Ständerates und damit an der EU-Regelung festhalten. Dies wurde mit 16 zu 9 Stimmen abgelehnt.

Zu Artikel 11 Absatz 1: Dort möchte die Minderheit Girod, dass der Bundesrat jährliche Zwischenziele festlegt, dies in Abweichung vom Ständerat, der es einfach bei einer Kann-Formulierung belassen hat. Der entsprechende Antrag wurde mit 15 zu 8 Stimmen abgelehnt. Mittlerweile liegt ein Einzelantrag Paganini vor, welcher dem Bundesrat die Möglichkeit gibt, jährliche Zwischenziele festzulegen und diese mit der EU abzustimmen – ich betone: die Möglichkeit.

Zu den Absätzen 1 und 2 von Artikel 11 gibt es zwei Minderheiten Wobmann. Diese möchten einerseits die Zwischenziele ganz abschaffen – dies wurde mit 15 zu 10 Stimmen abgelehnt – und andererseits Erleichterungen für den Übergang einführen, was mit 16 zu 9 Stimmen abgelehnt wurde. Die Minderheit beruft sich dabei wiederum auf die besondere Flottenzusammensetzung in der Schweiz. Dieses Argument hat die Kommission nicht gelten lassen, weil diese besondere Zusammensetzung augenscheinlich nicht in der Topografie begründet liegt. Da streut man der Bergbevölkerung Sand in die Augen. Es ist nicht diese Bevölkerung, welche die Flottenzusammensetzung ausmacht, es ist nicht die Topografie, es ist schlicht und einfach das Kaufverhalten. Wir können es uns leisten, diese schweren Fahrzeuge zu haben. Dieses Kaufverhalten gilt es eben genau zu ändern.

In Artikel 13 Absätze 2bis und 3 geht es darum, dass ein Importeur oder Hersteller Anfang Jahr entscheiden kann, ob er seine Elektrofahrzeuge von der Flotte ausnehmen und damit seine Ziele erreichen will oder ob er bereits so gut ist, dass er die Ziele erreicht und seine Elektrofahrzeuge über die Kompensationsstiftung valorisieren will. Unter Elektrofahrzeugen, dies als Bemerkung, verstehen wir breit alle Fahrzeuge mit Elektroantrieb.



Die Kommissionsmehrheit geht davon aus, dass alle Importeure, die sowohl fossil als auch elektrisch betriebene Fahrzeuge importieren, die Elektrofahrzeuge in der Flottenabrechnung behalten werden. Es ist in diesem Sinn eine Lex Tesla, welche die reinen Elektrofahrzeughersteller bevorzugt, weil sie ihre Fahrzeuge über die Kompensationsmöglichkeiten verkaufen können und nicht an andere Autoimporteurflotten gebunden sind.

Die Minderheit Nussbaumer macht geltend, der Importeur könnte die Nichtanrechnung an die Flotte als Verkaufsargument nutzen, zum Beispiel eben bei Unternehmen. Die Unternehmen hätten dann die Garantie, dass sie durch ihre Investition in die Elektrifizierung der Flotte nicht einem anderen Käufer oder einem anderen Unternehmen erlauben, umweltschädliche Fahrzeuge einzuführen. Der entsprechende Antrag wurde mit 14 zu 11 Stimmen abgelehnt.

Wir kommen zu Artikel 27 ff. und damit zum Thema der Kompensation bei fossilen Treibstoffen. Das ist einer der anspruchsvollsten Bereiche dieses Gesetzes. Wer fossile Treibstoffe importiert, muss gemäss Artikel 27 einen Anteil davon mit Bescheinigungen oder Biotreibstoffen kompensieren oder gemäss Artikel 29 eine Ersatzabgabe leisten. Die Kompensation wird umso teurer, je höher der Anteil inländischer Massnahmen ist. Die Kompensationsmassnahmen müssen an der Tanksäule refinanziert werden. Deshalb, wegen dieser zwingenden Refinanzierung, hat der Ständerat in Artikel 27 Absatz 3ter eben diese Deckelung des Benzinpreisaufschlags bei 10 respektive 12 Rappen eingeführt.

Wir haben es also unter dem Strich, es wurde vorhin von Herrn Rösti und Frau Bundespräsidentin Sommaruga diskutiert, mit kommunizierenden Röhren zu tun. Es muss irgendwie aufgehen: Wenn man an einer Röhre spielt, hat man automatisch eine Veränderung an der anderen Röhre. Die drei Röhren heissen inländische Massnahmen, Benzinpreisdeckel und Ersatzabgabe für die Importeure. Letzten Endes bezahlen sie eine Busse, wenn sie das Ziel nicht erreichen.

Die Minderheit Girod zu Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe b möchte, weiter gehend als der Ständerat und die Mehrheit, den inländischen Anteil auf 25 anstatt auf 20 Prozent im Jahr 2027 erhöhen. Die Minderheit Rösti möchte den inländischen Anteil bei 15 Prozent belassen. Die Mehrheit ist der Meinung, dass man mit der Version des Ständerates eine gute Mischung aus den einheimischen Massnahmen und somit der Wertschöpfung in der Schweiz und der Belastung der Konsumenten gefunden hat. Der von der Minderheit Girod aufgenommene Antrag unterlag in der Kommission mit 18 zu 7 Stimmen, der von der Minderheit Rösti aufgenommene Antrag mit 13 zu 11 Stimmen.

Innerhalb der Kompensation gibt es dann noch zwei Subregulierungen. Die erste ist, dass der Bundesrat und der Ständerat eine Beimischpflicht für Biotreibstoffe vorschreiben, mit welcher 5 Prozent der CO₂-Emissionen kompensiert werden sollen. Die Mehrheit will diese Beimischpflicht streichen,

AB 2020 N 823 / BO 2020 N 823

insbesondere deshalb, weil Biotreibstoffe halt eine relativ teure Massnahme sind und somit ein Teil des Betrags bereits aufgefressen wäre. Der Minderheitsantrag Bäumle will aber, dass da etwas geschieht. Der entsprechende Antrag wurde in der Kommission mit 17 zu 8 Stimmen abgelehnt.

Die zweite Subregulierung betrifft die Elektromobilität. Auch hier will der Ständerat, dass etwas läuft, weshalb er vorschreibt, dass mindestens 3 Prozent der Emissionen durch E-Mobilität, alternative Antriebe usw. kompensiert werden. Der Minderheitsantrag Rösti will diese Bestimmung streichen. Der entsprechende Antrag wurde in der Kommission mit 13 zu 12 Stimmen abgelehnt.

Dann kommt eben noch die Bestimmung zum Deckel des Benzinpreisaufschlages, das ist die andere kommunizierende Röhre. Die Minderheit Wasserfallen Christian möchte den Deckel auf 8 Rappen hinunterschrauben, was dann zu mehr Ersatzabgaben der Importeure führen würde, wie er richtig bemerkt hat. Der entsprechende Antrag wurde in der Kommission mit 14 zu 11 Stimmen abgelehnt. Mittlerweile gibt es einen Einzelantrag Bregy. Einfach um das zu sagen: So, wie uns in der Kommission kommuniziert wurde, gehen die 10 Rappen, die Herr Bregy beantragt, auf. Der Einzelantrag ist ja auch nahe beim Ständerat, er will einfach nicht bereits vauseilend eine Erhöhung machen.

Eine Minderheit Rösti will in Artikel 27 mit dem neuen Absatz 3ter a erreichen, dass der Bundesrat die Inlandkomponente anpassen muss, sollten die Berechnungen nicht aufgehen, sollte der Deckel nicht ausreichen. Wenn das der Fall wäre, müssten die Importeure dann eben einen Teil mittragen, das könnten sie über eine Margenreduktion tun. Das ist das, was vorhin von der Frau Bundespräsidentin angeführt wurde. Es geht also um die Frage, ob die Importeure diese Möglichkeiten haben sollen oder ob Sie ihnen aufzwingen wollen, bei sich quasi marktwirtschaftlich zu schauen. Der entsprechende Antrag wurde mit 12 zu 11 Stimmen abgelehnt. Eine Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass diese Bestimmung nicht nötig ist und der Spielraum also ausreicht.

Schliesslich und endlich eine Bemerkung zuhanden der Materialien zu Artikel 29, bezüglich der 100 Fran-



ken Ersatzleistung pro Tonne CO₂, die nicht durch eine internationale Bescheinigung kompensiert wird: Die Verwaltung hat in der Kommission gesagt, dass es im Moment gar keinen Markt für internationale Bescheinigungen gibt. Wir haben den Preis also tatsächlich in der Hand. Die Schweiz macht momentan Verträge mit anderen Ländern, um solche internationalen Bescheinigungen zu erhalten. Da definieren wir den Preis, so gut es geht, mit. Sollte wirklich einmal ein Mechanismus kommen, geht man nach aktuellen Prognosen von einem Preis von maximal 70 Dollar aus, das sollte bis 2030 reichen. Bis wir also bei 100 Franken sind, wird es noch ziemlich lange dauern.

Nussbaumer Eric (S, BL): Geschätzter Kollege, wir haben in diesem Block ja auch stillschweigend das Emissionshandelssystem (EHS) wieder behandelt. Ich bin immer wieder mit Fragen der substanziellen Dekarbonisierung in der Schweizer Industrie konfrontiert. Wenn man eine substanzielle Dekarbonisierung machen will, dann muss man fossile Energien verlassen, und meistens führt das zu einer Elektrifizierung der Industrieprozesse. Können Sie mir bestätigen, dass man mit diesem Gesetz einen guten Rahmen für Unternehmen schafft, die im EHS sind und eine substanzielle Investition für eine Elektrifizierung tätigen und damit einen substanziellen Beitrag für die Minderung der CO₂-Emissionen leisten, und dass man diesen Rahmen vielleicht in der Verordnung noch konkretisieren kann, damit sie solche Investitionen tätigen können?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Selbstverständlich sollte das der Fall sein, ja. Was natürlich schwierig ist, ist die Regelung der Frage, was passiert, wenn ein Unternehmen so gut ist, dass es gleich aus dem EHS herausfällt. Das zu legiferieren, ist ziemlich schwierig. Da ist dann die Verwaltung angehalten, Hand dafür zu bieten, dass man quasi vorausseilend oder vorausschauend diesen Betrieben halt zumindest entgegenkommt, damit sie das EHS vielleicht verlassen können und via Zielvereinbarung weiterarbeiten können.

Imark Christian (V, SO): Herr Kommissionssprecher, können Sie mir – anders als die Frau Bundespräsidentin – bestätigen, dass die Fotovoltaik einen vier- bis fünfmal höheren CO₂-Ausstoss pro Kilowattstunde hat als die Kernenergie?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Ich habe, wie auch die Frau Bundespräsidentin, die Zahlen nicht präsent, aber was Sie ansprechen, ist Artikel 16 Absatz 1. Es geht um Folgendes: Wenn man die E-Mobilität tatsächlich an die Flottenziele anrechnen will, kann man sie nur berücksichtigen, falls der verwendete Strom aus erneuerbaren Quellen stammt.

Bleiben Sie beim Thema, und kommen Sie nicht mit Whataboutism, indem Sie auf irgendwelche Nebenschauplätze verweisen! Was Sie wollen, ist, dass Atomstrom halt dort auch angerechnet werden kann. Das ist das, was Sie wollen, und das will die Kommission ganz klar nicht: Die Kommission will, so war die Diskussion, keinen Atomstromförderartikel – nein, ich muss mich korrigieren: Es ist die Minderheit Bäumle, die keinen Atomstromförderartikel will. Der Minderheitsantrag wurde eingereicht, weil der Antrag Bäumle mit 12 zu 11 Stimmen abgelehnt wurde.

Sie gehören jedoch zur Mehrheit, also zu jenen, die obsiegt haben – seien Sie also glücklich darüber!

Estermann Yvette (V, LU): Geschätzter Herr Kommissionssprecher, mich würde interessieren, ob Sie in der Kommission auch über Wasserstoffmotoren gesprochen haben. Wir wissen, dass das Paul-Scherrer-Institut in diese Richtung forscht und dass diese Technologie immer besser wird. War das ein Thema in der Kommission?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Das war immer wieder ein Thema. Wir sind eigentlich immer technologieneutral geblieben. Wir sprechen deshalb immer von erneuerbaren Treibstoffen und daher nicht nur per se von Elektroantrieben.

Glärner Andreas (V, AG): Herr Kollege, haben Sie als Kommissionssprecher nun soeben die Minderheit oder die Mehrheit vertreten?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Ich habe tatsächlich kurz die Minderheit vertreten. Aber die Aussage bleibt dieselbe. Wir diskutieren bei Artikel 16 Absatz 1 über die Frage: Soll Atomstrom angerechnet werden können? Die Mehrheit ist der Meinung: Ja.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Je ne vais pas présenter toutes les minorités, parce qu'il y en a beaucoup, mais je vais me concentrer sur les principales.

A l'article 10a alinéas 1 à 3, la minorité Wobmann propose de réintroduire pour la période 2025–2030 ce



qu'il convient d'appeler la "lex Zürichberg", à savoir des allègements du niveau d'exigence si les importateurs suisses manquent leurs objectifs en 2019 et 2020. Il s'agirait d'une forme extrême de justice de complaisance – "Kuscheljustiz", comme vous dites en allemand – puisque l'on récompenserait à l'avenir une branche pour le fait qu'elle a violé la loi.

Bien évidemment, la commission a rejeté cette proposition.

A l'article 10a alinéa 5bis, la commission a souhaité réserver une soupape de sécurité concernant les exigences envers les camions s'il devait s'avérer que leur consommation est structurellement plus élevée en Suisse qu'en Europe, par exemple en raison de la topographie. Le Conseil fédéral pourrait alors s'écarter du standard européen. Mme Klopfenstein Brogginini a proposé de rejeter cette règle.

M. Kutter a déposé une proposition individuelle. Si je la comprends bien, M. Kutter est d'accord avec la proposition de la majorité, mais souhaite préciser que cette règle ne doit pas servir à contourner les exigences européennes en permettant aux Européens d'immatriculer en masse des camions en Suisse, parce que la Suisse serait plus laxiste.

AB 2020 N 824 / BO 2020 N 824

A l'article 10b, Mme Thorens Goumaz a proposé d'introduire un standard à 20 grammes de CO₂ par kilomètre par an en moyenne à partir de 2030. La commission ne veut clairement pas d'une telle disposition, parce que le principe général qui a guidé les travaux de la commission, c'est d'adopter exactement les mêmes normes que celles de l'Union européenne. Avec cette proposition de Mme Thorens Goumaz, reprise par M. Bäümle, on s'en écarterait.

A l'article 11 alinéa 1, la minorité Girod souhaite que le Conseil fédéral fixe des objectifs annuels, alors que le Conseil des Etats parle d'objectifs intermédiaires, mais pas forcément annuels. La majorité de la commission estime que fixer des objectifs intermédiaires suffit, et qu'il n'est pas nécessaire de fixer des objectifs annuels. Si j'ai bien compris, à cet article aussi, la proposition Paganini prévoit une solution intermédiaire, excluant les camionnettes et les camions des objectifs annuels. Elle prévoit en effet que si des objectifs annuels sont fixés, le taux de réduction des valeurs cibles doit être le même qu'en Europe.

A l'article 11 alinéas 1 et 2, la majorité propose de suivre la version du Conseil des Etats. Quant à la minorité Wobmann, elle veut au contraire non seulement supprimer l'exigence d'objectifs annuels, mais aussi réintroduire un "Swiss finish" à l'envers, qui permettrait au Conseil fédéral d'être plus laxiste, c'est-à-dire de réintroduire une "lex Zürichberg" généralisée. Evidemment, la commission n'était pas d'accord. Il faut atteindre ces objectifs, il faut donc arrêter de tout le temps essayer de les affaiblir.

A l'article 13 alinéa 2bis, si jamais vous acceptiez la proposition de la minorité Nussbaumer, je précise qu'elle concerne tous les types de véhicules électriques, et pas seulement les véhicules à batterie.

L'article 15 fait l'objet d'une proposition Schaffner. La commission ne s'est pas prononcée sur cette proposition, qui porte sur la question de savoir si on pourrait considérer fiscalement les véhicules électriques comme des véhicules ordinaires en tenant compte de la valeur d'achat d'un véhicule ordinaire dans la taxation de l'utilisateur privé. On peut discuter de la question, j'imagine; je ne sais pas ce que la commission aurait dit, mais ce qui est sûr, c'est que, sur le plan technique, cette proposition n'est pas claire. En effet, on ne sait pas si seul l'impôt fédéral direct est concerné ou si les impôts cantonal et communal sont aussi concernés, parce qu'il n'est pas précisé quel droit est modifié. En réalité, ces dispositions fiscales devraient figurer dans la loi sur l'impôt fédéral direct et dans la loi sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes. Il me semble donc que cette proposition n'a pas vraiment sa place ici – c'est une appréciation que je fais à titre personnel et pas au nom de la commission.

L'article 16 alinéa 1 porte sur le sujet qui a été abordé dans la question posée par M. Imark. La majorité de la commission a souhaité permettre que toutes les sources d'énergies à faibles émissions de CO₂ soient prises en considération. En tant que rapporteur de la commission, il m'incombe de vous inviter à suivre la position de la majorité, mais aussi de vous expliquer quel est le contenu de sa proposition. En l'occurrence, elle signifie qu'on pourrait aussi utiliser du courant nucléaire pour fabriquer les carburants de synthèse visés à cet article. La minorité Bäümle estime que le nucléaire n'a pas d'avenir et propose que la portée de la disposition soit limitée aux carburants d'origine renouvelable.

A cet égard, je profite de préciser qu'il n'y a évidemment aucune technologie qui soit complètement neutre si on considère l'intégralité de son cycle de vie, qui comprend la fabrication de l'appareil ou de l'installation, la fabrication du combustible ou de la source d'énergie et son élimination ainsi que l'élimination des éventuels déchets qu'elle a engendrés.

Pour vous donner un ordre de grandeur, une étude très approfondie a été faite en 2011 en ce qui concerne le solaire. On estimait alors qu'en prenant en compte l'intégralité du cycle de vie de l'installation, les émissions



de CO₂ correspondaient à 80 grammes par kilowattheure produit. Entre-temps, ce chiffre a été revu nettement à la baisse et, avec les nouvelles technologies à disposition, il se situe probablement autour de 40 grammes de CO₂ par kilowattheure produit, parce que les installations sont plus efficaces et parce que davantage de matériaux renouvelables sont utilisés pour leur fabrication. En ce qui concerne le nucléaire, par contre, les estimations divergent largement. Le professeur Benjamin Sovacool, par exemple, estime que les émissions de CO₂ atteignent 60 grammes par kilowattheure produit si l'on considère l'entier du cycle de vie d'une installation nucléaire. Cela s'explique notamment par le fait que, dans le cas d'un pays comme la France, le fonctionnement du parc nucléaire nécessite l'exploitation de deux centrales à charbon, en Afrique, afin de concentrer l'uranium et d'obtenir les bons isotopes, etc. Nous sommes de toute façon loin d'un bilan neutre en termes d'émissions de CO₂.

A l'article 21 alinéa 1bis, le Conseil des Etats a prévu que d'éventuelles centrales à gaz dans le système d'échange de quotas d'émission devaient au moins payer les coûts externes du CO₂. La majorité de la commission se rallie à cette décision, mais propose d'exclure les centrales à gaz dont la fonction explicite est la sécurité d'approvisionnement interne. Si la version en allemand de cet alinéa est claire, la traduction française de la fin de cet alinéa ne l'est pas. Il faut que la Commission de rédaction revoie la formulation. La traduction correcte en français pourrait être: "Le remboursement n'est effectué que dans la mesure où la somme de la taxe sur le CO₂ dont s'est acquitté l'exploitant d'installations et du prix d'achat des droits d'émission remis dépasse la valeur moyenne des coûts climatiques externes. Seule la différence est remboursée."

La commission a de toute façon déposé le postulat 20.3000 sur cette question. Celui-ci sera accepté, il n'y a pas de minorité qui s'y oppose. Le but est d'avoir une stratégie pour la régulation de la cogénération chaleur-force, de façon à ce que ces installations fonctionnent le moins possible avec des énergies fossiles, c'est-à-dire qu'on ne leur fasse pas de rabais sur le prix du CO₂. C'est aussi pour cette raison que nous avons renoncé à retravailler les dispositions sur le couplage chaleur-force dans cette loi. On attend les résultats du rapport demandé dans ce postulat.

A l'article 27, qui concerne les compensations applicables aux carburants fossiles, nous traitons de l'obligation faite aux importateurs d'essence et de diesel de compenser les émissions provoquées par leurs carburants. Ils peuvent le faire soit en remettant des attestations nationales ou internationales, soit en mettant en circulation des carburants renouvelables. Le Conseil fédéral peut fixer la part totale à compenser, au maximum à 90 pour cent. Dans le projet du Conseil fédéral, il est prévu qu'au moins les 15 premiers pour cent soient impérativement compensés en Suisse. Le Conseil des Etats et la majorité de la commission proposent que cette part soit fixée à 15 pour cent jusqu'en 2024, puis à 20 pour cent à partir de 2025.

La réflexion de la commission – je vous l'ai expliquée hier –, c'est que chaque fois que l'on fait une réduction structurelle en Suisse, on ne doit pas en plus acheter chaque année la réduction d'émissions, alors que si la réduction est réalisée à l'étranger, on doit chaque année acheter la réduction d'émissions de CO₂. Or il devient de plus en plus difficile d'obtenir des réductions bon marché à l'étranger parce que tous les pays doivent avoir des objectifs de réduction.

La minorité Girod propose d'atteindre 20 pour cent de compensation en Suisse à partir de 2023, puis 25 pour cent à partir de 2027. Sa proposition a été rejetée par 18 voix contre 7. La minorité Röstli veut qu'on ait une compensation de 15 pour cent au maximum à l'interne, ce qui obligerait de compenser ad vitam aeternam énormément à l'étranger, alors que, selon le Conseil fédéral et la majorité de la commission, il y aurait une part minimum à compenser à l'interne, mais on pourrait faire plus.

A l'article 27 alinéa 3, la majorité de la commission a renoncé à fixer une part minimum d'agrocarburants à mettre sur le marché, car c'est une des mesures les plus chères pour compenser les émissions de CO₂. En plus, leur bilan écologique est parfois discutable.

Par contre, à l'alinéa 3bis, elle propose de faire en sorte que 3 pour cent au minimum des émissions de CO₂ soient destinées à favoriser les propulsions alternatives. Cela pourrait

AB 2020 N 825 / BO 2020 N 825

être la pose de bornes de recharge ou d'autres possibilités, par exemple le soutien à l'électrification des flottes de véhicules d'entreprise. La minorité Röstli propose de biffer cet alinéa.

A l'article 27 alinéa 3ter, le Conseil fédéral n'avait fixé aucune limite aux coûts de la compensation que les importateurs de carburant pourraient répercuter sur le prix à la pompe. Le Conseil des Etats propose de limiter la majoration à 10 centimes par litre jusqu'en 2024 et à 12 centimes dès 2025. La majorité de la commission s'est prononcée en faveur de cette solution.

La minorité Wasserfallen Christian souhaite limiter la majoration à 8 centimes par litre. Ce serait insuffisant et aurait pour conséquence que, pour remplir leur obligation, les importateurs de carburant devraient grignoter



leur marge puisqu'ils ne pourraient plus répercuter les coûts de la compensation.

Dans sa proposition, M. Bregy voudrait fixer un plafond de 10 centimes que le Conseil fédéral pourrait abaisser temporairement.

A l'article 27 alinéa 3^{ter} lettre a, une minorité Rösti souhaite que si les compensations coûtent finalement plus que 12 centimes aux importateurs de pétrole, ceux-ci ne doivent pas entamer leurs marges et puissent simplement livrer moins de compensations.

La majorité de la commission comprend que le lobby pétrolier n'a pas tellement envie de devoir prendre ses responsabilités, et encore moins envie de réduire la consommation de produits pétroliers en Suisse, mais elle estime que ce point de vue spécifique n'est pas dans l'intérêt général.

Elle vous propose de rejeter la minorité Rösti. Pour le reste, je vous invite à suivre les majorités.

2. Abschnitt Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Section 2 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 10

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

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

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Rüegger, Ruppen, Vincenz, Wobmann)

Abs. 4

Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung der CO₂-Emissionen der Neuwagen in Gramm pro Kilometer im tatsächlichen Fahrbetrieb. Er kann unter Berücksichtigung der Regelungen in der EU geeignete Massnahmen für den effektiven Vollzug dieses Kapitels treffen und insbesondere die durchschnittlichen CO₂-Emissionen nach Artikel 14 Absatz 1 anpassen, falls die Abweichung zwischen den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb und jenen gemäss der anwendbaren Messmethode nach Absatz 3 zunimmt.

Art. 10

Proposition de la majorité

Titre, al. 1–3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

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

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Rüegger, Ruppen, Vincenz, Wobmann)

Al. 4

Le Conseil fédéral suit l'évolution des émissions de CO₂ des véhicules neufs en gramme par kilomètre en conditions de conduite effectives. Il peut, en tenant compte de la réglementation de l'UE, prendre des mesures adéquates en vue de l'exécution effective du présent chapitre et notamment adapter les émissions moyennes de CO₂ au sens de l'article 14 alinéa 1, si l'écart se creuse entre les émissions constatées en conditions de conduite effectives et les émissions mesurées selon la méthode applicable en vertu de l'alinéa 3.



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20525)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 82 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 10a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–5, 6

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 5bis

Der Bundesrat beobachtet, ob der massgebende Ausgangswert in der EU gemäss den Absätzen 2 und 4 vom Ausgangswert in der Schweiz massgeblich abweicht. Wenn dies der Fall ist, kann er unter Berücksichtigung des Verfahrens in der EU einen massgebenden Ausgangswert anhand der in der Schweiz im Zeitraum 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 erstmals zugelassenen schweren Fahrzeuge definieren.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Egger Mike, Knecht, Page, Rösti, Tuena)

Abs. 1

... 2025 bis 2029 den massgebenden Ausgangswert der Schweizer Fahrzeugflotte für das Jahr 2021 ...

Abs. 2

... 2025 bis 2029 den massgebenden Ausgangswert der Schweizer Fahrzeugflotte für den Zeitraum ...

Abs. 3

... 2030 den massgebenden Ausgangswert der Schweizer Fahrzeugflotte für das Jahr 2021 ...

Antrag der Minderheit

(Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Jans, Masshardt, Munz, Nordmann)

Abs. 5bis

Streichen

Antrag Kutter

Abs. 5bis

Der Bundesrat beobachtet, ob der massgebende Ausgangswert in der EU gemäss den Absätzen 2 und 4 vom Ausgangswert in der Schweiz massgeblich abweicht. Wenn dies der Fall ist, kann er unter Berücksichtigung des Verfahrens in der EU einen massgebenden Ausgangswert anhand der in der Schweiz im Zeitraum 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 erstmals zugelassenen schweren Fahrzeuge definieren, sofern keine Umgehung von Sanktionen insbesondere in Form von Inverkehrsetzen in der Schweiz statt im Ausland möglich ist.

Schriftliche Begründung

Dieser Antrag erlaubt gemäss Antrag der Mehrheit eine Regelung, die auf die Gegebenheiten in der Schweiz, z. B. als Folge der Bergstrecken, Rücksicht nimmt. Zusätzlich soll aber der Bundesrat die Möglichkeit haben, gegen Umgehungen vorzugehen. Die Erfahrungen bei Personenwagen zeigen, dass Umgehungen der folgenden Art denkbar sind, wenn die Schweiz weniger strikte Anforderungen als die EU an den CO₂-Ausstoss von neuen LKW stellt: Ausländische

AB 2020 N 826 / BO 2020 N 826

LKW mit besonders hohem CO₂-Ausstoss werden in der Schweiz statt in der EU in Verkehr gesetzt. Hersteller können dadurch ihren Flottendurchschnitt in der EU künstlich senken und Ersatzleistungen von Tausenden Euro pro Gramm CO₂ pro Kilometer über dem Flottenzielwert umgehen. Das gilt es zu verhindern. Die geänderte Formulierung würde dem Bundesrat die Kompetenz dazu geben, solches Verhalten in seine Überlegungen einzubeziehen.

Art. 10a

Proposition de la majorité

Al. 1–5, 6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Al. 5bis

Le Conseil fédéral observe si la valeur de base déterminante dans l'UE visée aux alinéas 2 et 4 diverge sensiblement de la valeur de base déterminante en Suisse. Si tel est le cas, il peut, en tenant compte de la procédure applicable dans l'UE, définir une valeur de base déterminante au moyen des émissions des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois entre le 1er juillet 2019 et le 30 juin 2020.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Egger Mike, Knecht, Page, Rösti, Tuena)

Al. 1

... entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante du parc suisse de véhicules pour 2021 ...

Al. 2

... entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante du parc suisse de véhicules pour la période ...

Al. 3

... 2030 la valeur de base déterminante du parc suisse de véhicules pour 2021 ...

Proposition de la minorité

(Klopfenstein Broggin, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Jans, Masshardt, Munz, Nordmann)

Al. 5bis

Biffer

Proposition Kutter

Al. 5bis

Le Conseil fédéral observe si la valeur de base déterminante dans l'UE visée aux alinéas 2 et 4 diverge sensiblement de la valeur de base déterminante en Suisse. Si tel est le cas, il peut, en tenant compte de la procédure applicable dans l'UE, définir une valeur de base déterminante au moyen des émissions des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois entre le 1er juillet 2019 et le 30 juin 2020, pour autant qu'il ne soit pas possible de contourner les sanctions, notamment en mettant en circulation les véhicules concernés en Suisse plutôt qu'à l'étranger.

Abs. 1–3 – Al. 1–3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20526)

Für den Antrag der Mehrheit ... 138 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 57 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 5bis – Al. 5bis

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20527)

Für den Antrag Kutter ... 169 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20528)

Für den Antrag Kutter ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 72 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées



Art. 10b

Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Bäumle, Jans, Reynard, Semadeni)

Titel

Zielwert ab 2030 für Personenwagen

Text

Die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind ab 2030 pro Jahr im Durchschnitt auf 20 Gramm CO₂ pro Kilometer zu beschränken.

Art. 10b

Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Bäumle, Jans, Reynard, Semadeni)

Titre

Valeur cible à partir de 2030 pour les voitures de tourisme

Texte

A partir de 2030, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois devront être limitées à 20 grammes de CO₂ par kilomètre par an en moyenne.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20529)

Für den Antrag der Minderheit ... 88 Stimmen

Dagegen ... 109 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 11

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Girod, Bäumle, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 1

Der Bundesrat legt zusätzlich zu den Zielwerten nach den Artikeln 10 und 10a jährliche Zwischenziele so fest, dass eine für die Zeiträume vor und nach 2025 jeweils konstante Senkungsrate der CO₂-Emissionen zu erfüllen ist, die mit der mehrjährigen durchschnittlichen Senkungsrate der EU übereinstimmt. Für schwere Fahrzeuge wird erstmals 2026 ein Zwischenziel festgelegt. Für die Zeit vor 2025 gilt die individuelle Zielvorgabe für 2021 nach Artikel 14 Absatz 1 als massgeblicher Ausgangswert.

Antrag der Minderheit

(Wobmann, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena)

Abs. 1

Streichen

Abs. 2

Der Bundesrat kann beim Übergang zu neuen Zielwerten besondere Bestimmungen vorsehen, die das Erreichen der neuen Zielwerte während einer begrenzten Zeit erleichtern.

Antrag Paganini

Abs. 1bis

Falls die Zielerreichung jährlich zu erfüllen ist, legt der Bundesrat für Personenwagen die Zwischenziele so fest, dass die Senkungsrate der jährlichen Zwischenzielwerte mit der durchschnittlichen Senkungsrate der Zielwerte der EU übereinstimmt.

Schriftliche Begründung

Dieser Antrag strebt ähnlich wie die bis 2015 gültige Regel eine jährliche CO₂-Reduktion beim Durchschnitt der neuen Personenwagen an. Mit zunehmender Beliebtheit der Elektromobilität und jährlich vielen neuen Modellen mit alternativen Antrieben ist das realistisch. Ein Bericht, der erst nach der Beratung in der UREK-N zuhanden der UREK erstellt wurde, zeigt, dass bei neuen Personenwagen bis 2015 jährlich eine CO₂-Reduktion erreicht wurde. Seit 2016 sind die CO₂-Ziele für Personenwagen nicht mehr gesenkt worden, und die



CO2-Emissionen der neuen Personenwagen sind

AB 2020 N 827 / BO 2020 N 827

wohl deshalb im Vergleich zu 2015 gestiegen statt gesunken. Das ist nicht im Sinne des bisherigen CO₂-Gesetzes, das im Rahmen der Energiestrategie 2050 beschlossen wurde. Dieses wollte bei den Neuwagen eine CO₂-Reduktion zwischen 2015 und 2020 erreichen, was gemäss aktuellen Informationen bisher nicht gelungen ist (Bericht vom 18. Februar 2020, "Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012–2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des Nationalrates und des Ständerates"). Diese Erfahrungen lassen vermuten, dass mit den Anträgen sowohl der Mehrheit wie auch der Minderheit Wobmann sowohl in den Jahren zwischen 2022 und 2024 wie auch von 2026 bis 2029 keine CO₂-Reduktion bei den neuen Personenwagen zu erwarten ist. Der Gesetzgeber soll deshalb mit diesem Zusatz eine kontinuierliche CO₂-Reduktion bei den Neuwagen sicherstellen, ohne die bisherige Politik einer möglichst EU-ähnlichen Regelung aufzugeben (2022–2025 minus 3,75 Prozent pro Jahr, ab 2026 minus 4,5 Prozent pro Jahr, statt in grossen Schritten von vier bzw. fünf Jahren minus 15 Prozent bzw. minus 22,5 Prozent, wie es die Mehrheit beantragt; Annahme Inkraftsetzung Totalrevision per 2022, alle Zahlen jeweils gegenüber 2021). Im Gegensatz zum Antrag der Minderheit gelten nur dann jährliche Zwischenziele, wenn sich der Bundesrat in der Verordnung für einen jährlichen Vollzug ausspricht. Für Lieferwagen und LKW gibt es in der Schweiz noch keine Erfahrung mit CO₂-Flottenzielen. Diese Fahrzeuge werden deshalb von diesem Antrag nicht erfasst.

Art. 11

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Girod, Bäumle, Jans, Nordmann, Nussbaumer, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 1

Le Conseil fédéral fixe, outre les valeurs cibles visées aux articles 10 et 10a, des objectifs annuels intermédiaires de telle manière que doivent être atteints, pour les périodes précédant et suivant 2025, des taux de réduction d'émissions de CO₂ constants qui correspondent aux taux de réduction pluriannuels moyens de l'UE. Pour les véhicules lourds, un objectif intermédiaire est fixé pour la première fois en 2026. Pour la période précédant 2025, l'objectif individuel pour 2021 visé à l'article 14 alinéa 1, constitue la valeur de base déterminante.

Proposition de la minorité

(Wobmann, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Rösti, Ruppen, Tuena)

Al. 1

Biffer

Al. 2

Lors de la transition vers de nouvelles valeurs cibles, le Conseil fédéral peut prévoir des dispositions particulières qui facilitent l'atteinte de ces valeurs sur une période limitée.

Proposition Paganini

Al. 1bis

Si les objectifs doivent être atteints annuellement, le Conseil fédéral fixe des objectifs intermédiaires pour les voitures de tourisme de manière que le taux de réduction des valeurs cibles intermédiaires annuelles corresponde au taux de réduction moyen des valeurs cibles de l'UE.

La présidente (Moret Isabelle, présidente): La proposition individuelle Paganini est compatible avec la proposition de la majorité. Je vais donc, dans un premier vote, l'opposer à la proposition de la majorité. Dans un deuxième vote, je vais opposer le résultat à la proposition de la minorité Girod et, dans un troisième vote, j'opposerai le résultat à la proposition de la minorité Wobmann.



Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20530)
Für den Antrag Paganini ... 138 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 58 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20531)
Für den Antrag Paganini ... 108 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit Girod ... 88 Stimmen
(1 Enthaltung)

Dritte Abstimmung – Troisième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20532)
Für den Antrag Paganini ... 140 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit Wobmann ... 57 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

La présidente (Moret Isabelle, présidente): M. Imark a déposé une motion d'ordre par laquelle il demande que nous revotions séparément sur la proposition de la minorité Wobmann aux alinéas 1 et 2.

Imark Christian (V, SO): Wir stellen einen Rückkommensantrag. Wir möchten, dass über den Antrag der Minderheit Wobmann getrennt abgestimmt wird, einmal zu Absatz 1 und einmal zu Absatz 2.

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Je signale que tous les chefs de groupe ont reçu un document dans lequel est décrite la manière dont je compte procéder aux votes. Donc si vous n'êtes pas d'accord avec la proposition qui vous a été soumise, je vous remercie de le manifester assez tôt. Si vous me l'annoncez avant le vote, je peux modifier la procédure de vote. Après le vote, en revanche, c'est une motion d'ordre que je dois vous soumettre et l'on doit de plus tout modifier dans le système de vote électronique.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20547)
Für den Ordnungsantrag Imark ... 94 Stimmen
Dagegen ... 100 Stimmen
(3 Enthaltungen)

Art. 12

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 13

Antrag der Mehrheit
Abs. 1, 2
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Abs. 2bis
Streichen
Abs. 3
... jedes einzelne Fahrzeug festgelegt. (Rest streichen)
Abs. 4
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Abs. 5

Importeure und Hersteller von Personenwagen, von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie von schweren Fahrzeugen können sich zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen. Für eine Emissionsgemeinschaft ...

AB 2020 N 828 / BO 2020 N 828

Antrag der Minderheit

(Nussbaumer, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 2bis, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 13

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2bis

Biffer

Al. 3

... pour chacun de ces véhicules. (Biffer le reste)

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

Les importateurs et les constructeurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette ainsi que de véhicules lourds peuvent s'associer en groupements d'émission. Un groupement d'émission ...

Proposition de la minorité

(Nussbaumer, Bäumle, Girod, Grunder, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 2bis, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20533)

Für den Antrag der Minderheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 87 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Antrag Schaffner

Abs. 3

Die Besteuerung des Privatanteils von Dienstfahrzeugen mit null Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb wird bis 2031 auf einem reduzierten Fahrzeugkaufpreis berechnet. Die Reduktion erfolgt degressiv und trägt der Preisentwicklung von Fahrzeugen mit null Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb Rechnung.

Schriftliche Begründung

Bei der Dienstwagenbesteuerung wird der private Anteil eines Geschäftsfahrzeuges auf Basis des Anschaffungspreises berechnet. Elektroautos sind in der Anschaffung signifikant teurer als fossile Verbrenner. Diese Berechnungsform überträgt den Nachteil des höheren Anschaffungspreises auf die laufenden Kosten – und dies während der gesamten Nutzungsdauer. Elektroautos werden dadurch als Dienstfahrzeuge unattraktiver gegenüber fossilen Verbrennungsfahrzeugen. Dies wirkt sich auch negativ auf die Erreichung der Flottenziele aus. Mit dem vorliegenden Antrag soll dieser Nachteil behoben und damit das Erreichen der Flottenziele unterstützt werden. Der Ansatz der Förderung der Elektromobilität über die Dienstwagenbesteuerung ist effizient, effektiv und bringt kaum bürokratischen Mehraufwand. Mit dem vorliegenden Antrag entstehen zudem kaum Steuereinsparungen. In vielen europäischen Ländern sind ähnliche Ansätze umgesetzt, die teilweise deutlich weiter gehen als dieser Antrag. Österreich und Irland beispielsweise befreien Null-Emissions-Fahrzeuge vollständig von der Dienstwagenbesteuerung.

Art. 15

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Schaffner

Al. 3

Jusqu'en 2031, l'imposition de la part privée aux véhicules de service dont les émissions de CO₂ s'élèvent à zéro gramme par kilomètre parcouru est calculée sur la base d'un prix d'achat réduit. La réduction s'opère de manière dégressive et tient compte de l'évolution des prix de ce type de véhicules.

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20534)

Für den Antrag Schaffner ... 108 Stimmen

Dagegen ... 86 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 16

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... die mittels Elektrizität aus CO₂-armer Produktion hergestellt werden (synthetische Treibstoffe) ...

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Bourgeois, Genecand, Girod, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Vogler)

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 16

Proposition de la majorité

Al. 1

... produits à partir d'électricité issue d'une production à faibles émissions de CO₂ (carburants synthétiques) ...



Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Bäumle, Bourgeois, Genecand, Girod, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbaumer, Semadeni, Vogler)

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20535)

Für den Antrag der Minderheit ... 138 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 58 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 16a

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Nussbaumer, Bäumle, Girod, Müller-Altermatt, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2020 N 829 / BO 2020 N 829

Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Bäumle, Fridez, Girod, Jans, Nordmann, Semadeni)

Abs. 3

Der Bundesrat legt für Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen keine Bonus-Ziel-Marktanteile für die Mehrfachrechnung der CO₂-Emissionen fest.

Art. 16a

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Nussbaumer, Bäumle, Girod, Müller-Altermatt, Nordmann, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Bäumle, Fridez, Girod, Jans, Nordmann, Semadeni)

Al. 3

Pour la prise en compte multiple des émissions de CO₂, le Conseil fédéral ne définit pas de bonus relatif aux parts de marché à atteindre par les véhicules à faibles émissions de CO₂.

La présidente (Moret Isabelle, présidente): La proposition de la minorité Nussbaumer a été retirée.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20536)

Für den Antrag der Mehrheit ... 109 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit Thorens Goumaz ... 87 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Art. 16b

Antrag Python

Der Bund ergreift Massnahmen zur Förderung und Weiterentwicklung der für die Elektrofahrzeugflotte erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen usw.) und unterstützt den Ausbau der Elektromobilität sowie die einschlägige Forschung, namentlich zur Entwicklung und zum Recycling der Batterien.

Art. 16b

Proposition Python

La Confédération prend des mesures pour promouvoir et développer les infrastructures nécessaires pour le parc de véhicules électriques (bornes de charge, etc.) et soutient le développement et la recherche sur la mobilité électrique, notamment le développement et le recyclage des batteries.

Développement par écrit

Il est nécessaire d'inscrire clairement dans la loi le soutien aux véhicules électriques et la promotion de la mobilité électrique est importante pour provoquer un changement de comportement. Sur l'ensemble de leur durée de vie, le bilan carbone des voitures électriques est nettement plus favorable que celui des véhicules thermiques. De plus, elles n'émettent aucun polluant à l'échappement vu qu'il n'y a pas de combustion. Elles permettent donc non seulement de baisser significativement les émissions de gaz à effet de serre, mais également la pollution atmosphérique et le bruit, ce qui aura un impact très favorable sur la santé de nos concitoyens.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20537)

Für den Antrag Python ... 71 Stimmen

Dagegen ... 117 Stimmen

(9 Enthaltungen)

Art. 17, 17a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

3. Abschnitt Titel, Art. 17b, 17c

Antrag der Kommission

Streichen

Section 3 titre, art. 17b, 17c

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 18–20

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 21

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Abs. 1bis

Bei fossil-thermischen Kraftwerken, die nicht explizit den Zweck der inländischen Versorgungssicherheit erfüllen, erfolgt die Rückerstattung ...

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Girod, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbaumer, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Abs. 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 21

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 1bis

Dans le cas de centrales thermiques à combustibles fossiles dont la fonction explicite n'est pas la sécurité d'approvisionnement interne, le remboursement n'est ...

Proposition de la minorité

(Bäumle, Girod, Jans, Müller-Altermatt, Nordmann, Nussbaumer, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz, Vogler)

Al. 1bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20538)

Für den Antrag der Minderheit ... 114 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 83 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 22–26

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 27

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Streichen

AB 2020 N 830 / BO 2020 N 830

Abs. 3bis-3quater

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

...

b. Streichen

Abs. 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Antrag der Minderheit

(Girod, Jans, Nordmann, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz)

Abs. 2 Bst. b

b. ... dieser beträgt mindestens 15 Prozent, ab 2023 mindestens 20 Prozent und ab 2027 mindestens 25 Prozent. Es sind ...

Antrag der Minderheit

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Regazzi, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Abs. 2 Bst. b

b. ... dieser beträgt höchstens 15 Prozent. (Rest streichen)

Abs. 3quater

Streichen

Antrag der Minderheit

(Bäumle, Nussbaumer)

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Abs. 3bis

Streichen

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen Christian, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Regazzi, Rösti, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Abs. 3ter

... beträgt höchstens 8 Rappen pro Liter Treibstoff. Wenn die wirtschaftliche Notwendigkeit nachgewiesen wird, kann der Bundesrat den Maximalaufschlag vorübergehend reduzieren.

Antrag der Minderheit

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Müri, Page, Regazzi, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Abs. 3ter a

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

Antrag Bregy

Abs. 3ter

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

Schriftliche Begründung

Vom Aufschlag auf Treibstoffe sind insbesondere jene Personen und Unternehmen betroffen, die zwingend auf die Benutzung von Fahrzeugen angewiesen sind. Gerade Menschen und Unternehmen in ländlichen Regionen oder Rand- und Bergregionen werden daher von einem Aufschlag hart getroffen. Gleichzeitig ist aber die Erhöhung des Aufschlags auf Treibstoffe notwendig, um die Ziele des CO₂-Gesetzes zu erreichen. Der vorliegende Einzelantrag stellt einen Kompromissvorschlag zur Minderheit Wasserfallen, "höchstens maximal 8 Rappen pro Liter Treibstoff", dar, mit welchem die Belastung der Betroffenen ab 2025 tiefer ist als beim Mehrheitsantrag, die Zielerreichung der vorliegenden Gesetzesvorlage jedoch nicht zusätzlich gefährdet wird.

Art. 27

Proposition de la majorité

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Al. 3

Biffer

Al. 3bis-3quater

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

...

b. Biffer

Al. 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Girod, Jans, Nordmann, Reynard, Semadeni, Thorens Goumaz)

Al. 2 let. b

b. ... cette part s'élève à 15 pour cent au minimum, 20 pour cent au minimum à partir de 2023 et 25 pour cent au minimum à partir de 2027. Il convient ...

Proposition de la minorité

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Muri, Page, Regazzi, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Al. 2 let. b

b. ... cette part s'élève à 15 pour cent au plus. (Biffer le reste)

Al. 3quater

Biffer

Proposition de la minorité

(Bäumle, Nussbaumer)

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Muri, Page, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Al. 3bis

Biffer

Proposition de la minorité

(Wasserfallen Christian, Egger Mike, Imark, Knecht, Muri, Page, Regazzi, Rösti, Ruppen, Tuena, Wobmann)

Al. 3ter

... s'élève au plus à 8 centimes par litre de carburant. Si la nécessité économique est prouvée, le Conseil fédéral peut réduire temporairement la majoration maximale.

Proposition de la minorité

(Rösti, Egger Mike, Imark, Knecht, Muri, Page, Regazzi, Ruppen, Schilliger, Tuena, Wasserfallen Christian, Wobmann)

Al. 3ter a

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

Proposition Bregy

Al. 3ter

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



Abs. 2 Bst. b – Al. 2 let. b

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20542)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit Girod ... 71 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2020 N 831 / BO 2020 N 831

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20539)

Für den Antrag der Mehrheit ... 135 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit Röstli ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3 – Al. 3

La présidente (Moret Isabelle, présidente): La proposition de la minorité Bäumlé a été retirée.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Abs. 3bis – Al. 3bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20541)

Für den Antrag der Mehrheit ... 140 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Abs. 3ter – Al. 3ter

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20543)

Für den Antrag Bregy ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20544)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag Bregy ... 86 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3ter a – Al. 3ter a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20545)

Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen

Dagegen ... 134 Stimmen

(1 Enthaltung)



Abs. 3quater – Al. 3quater

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20546)

Für den Antrag der Mehrheit ... 140 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 28–30

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Block 3 – Bloc 3

Egger Mike (V, SG): Ich spreche zu meinen Minderheitsanträgen: zuerst zu Artikel 31 Absatz 2, dann zu Artikel 31 Absatz 3 und dann zur Flugticketabgabe.

Die SVP-Fraktion möchte den Abgabesatz pro Tonne CO₂ zwischen null und 120 Franken belassen. Die Schweiz hat bereits heute im internationalen Vergleich einen der höchsten Abgabesätze. Mit einer erneuten Erhöhung dieses Abgabesatzes schwächen Sie die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und verteuern die Heizkosten, beispielsweise für eine Familie um bis zu 700 Franken. 2018 betrug der Abgabesatz 96 Franken, was klar aufzeigt, dass der Bundesrat nicht die ganze Spannweite nutzt. Daher stellt dieser Gesetzesartikel eine Bestimmung auf Vorrat dar. Die Bandbreite müsste unserer Ansicht nach zwingend bei null beginnen. Falls es die Zielerreichung ermöglicht, könnte man nämlich diesen Abgabesatz senken, was zusätzliche Anreize schaffen würde.

Bei Artikel 31 Absatz 3 möchten wir mit unserer Forderung ganz einfach das Parlament stärken. Wenn der Bundesrat den Abgabesatz erhöhen möchte, soll er dies bitte schön dem Parlament vorlegen, damit schlussendlich wir darüber entscheiden können. Das Gleiche gilt selbstverständlich bei einer Senkung.

Ich komme nun zur Flugticketabgabe. Diese soll gemäss Ihrem Wunsch in der Spannweite von 30 bis 120 Franken für alle Flugzeuge eingeführt werden, welche fossile Energieträger nutzen und deren Abflug nach schweizerischem Recht stattfindet. Wir sind überzeugt, dass eine schlecht konzipierte nationale Lenkungsabgabe auf Flugtickets das Risiko birgt, dass wir nicht mehr an wichtige Handelszentren angeschlossen sind respektive dass diese Luftverkehrsverbindungen verloren gehen.

Spannend ist dabei auch ein Vergleich mit der Europäischen Union oder im europäischen Umfeld. Auch da gibt es Flugticketabgaben, diese sind aber in den meisten Ländern bedeutend tiefer. Noch spannender ist: Einige Länder haben diese Abgabe eingeführt, anschliessend aber wieder abgeschafft, weil sie eben nicht die erwünschte Wirkung gebracht hat.

Die Schweizer Luftfahrt hat das Problem erkannt. So ist sie neuerdings dem Emissionshandelssystem der EU unterstellt und hat da Verpflichtungen. Weiter hat die Luftbranche das global wirkende Klimaschutzabkommen Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia) forciert, welches ab 2027 für alle Airlines bindend sein wird. Ab 2035 sind dort auch klare Senkungsziele in Bezug auf den CO₂-Ausstoss vorgesehen.

Im Gegensatz zu einer nationalen Lenkungsabgabe wirkt das Corsia-Abkommen global. Wir wollen global etwas für das Klima unternehmen, wir wollen keine Alleingänge. Für Airlines, die vom Flughafen Basel-Mulhouse aus starten, ist es zudem absolut zwingend, dass man, wenn man schon eine Abgabe einführt, eine Preisharmonisierung mit Frankreich anstrebt. Wäre nämlich die Differenz zu gross, würden die unter schweizerischem Recht operierenden Airlines neu nach französischem Recht operieren. Dadurch würde in Zürich und Genf die Nachfrage nach Flügen ab Basel-Mulhouse steigen. Dadurch könnten in der Schweiz Arbeitsplätze verloren gehen.



Es ist natürlich wirklich ein Widerspruch, was wir hier machen. Vor einigen Tagen haben wir Airlines gerettet, und nun entziehen wir mit dieser Flugticketabgabe den Airlines wieder Geld oder belasten sie zusätzlich, obwohl sie das Geld dringend bräuchten. Für uns ist klar: Der einzige Weg, auf dem wir hier etwas erreichen, führt über Investitionen in moderne und neue Flieger, die effizienter und besser sind. Das Gleiche gilt auch im Forschungsbereich. Hier werden den Airlines wichtige Mittel entzogen. Das kann es in der aktuellen Krise wirklich nicht sein. Weiter sollte berücksichtigt werden, dass die von der Schweiz aus operierenden Fluggesellschaften, wie die von Ihnen verteuerte Billig-Airline Easyjet oder die Swiss, schon heute sehr moderne Flugzeuge im Einsatz haben. Gerade Easyjet hat klare Ziele bekannt gegeben, die sie zum Umweltschutz verpflichten.

Zum wunderbaren Argument, die Schweizer Bevölkerung sei bereit, freiwillig eine Flugticketabgabe zu bezahlen, muss ich Ihnen einfach eine Aussage des Lufthansa-Chefs Carsten Spohr mit auf den Weg geben. Er hat in einem Zeitungsinterview gesagt, das entsprechende freiwillige Angebot der Lufthansa werde nur gerade von einem Prozent genutzt. Die teurere Variante werde gar nur von wenigen Kunden genutzt, die er alle persönlich per Handschlag begrüßen könnte. Das zeigt eindrücklich, dass die Leute das nicht wollen. Ein anderes Argument gegen die Abgabe ist, dass die Billig-Airlines in der Gesellschaft hoch im Kurs stehen.

Wir schaffen mit dieser Flugticketabgabe ein Gesetz, das die Falschen bestraft, nämlich Familien, "Büezer", die sich

AB 2020 N 832 / BO 2020 N 832

gerne einen Familienurlaub gönnen. Für eine vierköpfige Familie verteuern Sie einen Langstreckenflug um satte 480 Franken. Übrigens: Jeder dritte Tourist, der in die Schweiz kommt, kommt über den Luftweg. Mit dieser zusätzlichen Gebühr verteuern Sie den Aufenthalt, was in der aktuellen Lage der angeschlagenen Tourismusbranche sicherlich nicht helfen dürfte. Mit diesen Bestimmungen bewirken Sie, dass das Fliegen wie früher nur Gutverdienenden in diesem Land zugänglich sein wird. Dazu bieten wir von der SVP-Fraktion nicht Hand, wir wollen keine Zweiklassengesellschaft.

Ich bitte Sie, in unserem Sinn dem Minderheitsantrag Egger Mike zu folgen.

Masshardt Nadine (S, BE): Ich werde für die Minderheitsanträge zu Artikel 33 Absatz 1 Buchstaben a und b sprechen. Ich bitte Sie, dort dem Ständerat zu folgen. Es geht um die Rückerstattung der CO₂-Abgabe an Betreiber mit Verminderungsverpflichtung. Hier stellt sich die Frage, ob diese Rückerstattung ganz gezielt erfolgen soll, wenn die Anlagen für wirtschaftliche Tätigkeiten verwendet werden, oder ob wir hier die öffentlich-rechtlichen Anlagen auch noch dazunehmen wollen.

Die Kommissionsminderheit ist hier der Meinung, dass wir beim Grundsatz des Ständerates bleiben sollten. Alle sollen die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen bezahlen. Anschliessend sollen zwei Drittel zurückerstattet werden. Weil man der Ansicht war, dass ein Unternehmen, welches einen wirklich grossen Betrag für die CO₂-Abgabe leisten muss, international einen Wettbewerbsnachteil haben könnte, wurde die individuelle Verminderungsverpflichtung eingeführt – siehe auch Absatz 1. Diese Grundidee ist unbestritten. Aber auch klar ist, dass sich diese Idee der Verminderungsverpflichtung auf wirtschaftliche Tätigkeiten bezog und eben nicht auf öffentlich-rechtliche Anlagen. Denn eine Schule oder ein Spital muss aufgrund der CO₂-Abgabe keinen Wettbewerbsnachteil befürchten. Wenn sich aber gemäss der Kommissionsmehrheit in Zukunft auch Schulen und Spitäler von der CO₂-Abgabe befreien können, wird die Grundidee der CO₂-Abgabe geschwächt. Das will die Minderheit nicht. Vielmehr soll die öffentliche Hand aus unserer Sicht mit gutem Beispiel vorangehen. Öffentliche Gebäude haben eine Vorbildfunktion. Da ist es schwierig, zu argumentieren, sie sollten sich von der CO₂-Abgabe befreien können.

Noch zu Buchstabe b: Auch hier beantragen wir Ihnen, bei der Kernidee dieses Artikels zu bleiben und dem Ständerat zu folgen. Weil man mit der Verminderungsverpflichtung gezielt Unternehmen entlasten wollte, die im internationalen Wettbewerb stehen, führte man diese Schwelle ein. Der Bundesrat wollte diese eigentlich bei einer CO₂-Abgabe von jährlich 15 000 Franken ansetzen. Der Ständerat senkte sie auf 10 000 Franken. Wichtig ist hier zu wissen, dass auch eine Zielvereinbarung nicht gratis ist. Die Abgaben an die Agenturen, an die Energieagentur der Wirtschaft oder die Cleantech-Agentur Schweiz, belaufen sich im Durchschnitt auf 10 000 bis 15 000 Franken pro Jahr. Wenn man, wie es die Mehrheit will, keine Schwelle setzt, besteht die Gefahr, dass man kleinere Unternehmen dazu auffordert, auch mitzumachen, und dass diese erst nach einer gewissen Zeit realisieren, dass dies mit hohen Kosten verbunden sein kann. Denn das sieht man erst, wenn man mit einer Agentur eine Vereinbarung ausarbeitet. Es geht hier also gewissermassen auch um einen Schutz der kleineren Unternehmen.

Dazu kommt noch der Verwaltungsaufwand. Bei einer Schwelle von 15 000 Franken rechnet die Verwaltung mit



3000 bis 5000 möglichen Zielvereinbarungen, bei 10 000 Franken, wie dies der Ständerat und die Minderheit wollen, mit mehr als doppelt so vielen. Wenn die Grenze ganz aufgehoben würde, wie dies die Mehrheit will, wäre der Verwaltungsaufwand und damit die Bürokratie natürlich nochmals grösser.

Zusammengefasst: Ich bitte Sie, hier mit meinen Minderheitsanträgen dem Ständerat zu folgen und bei der Grundidee der CO₂-Abgabe und der Verminderungsverpflichtung zu bleiben.

Rüegger Monika (V, OW): Ich vertrete die Minderheit beim Kapitel 4b, "Abgabe Allgemeine Luftfahrt", und empfehle Ihnen die Streichung dieses Kapitels. Warum? Die allgemeine Luftfahrt umfasst alle Privatflugzeuge und privaten Businessflieger, die nicht nur Zürich, Bern oder Genf bedienen, sondern oft auch kleine Flugplätze im ganzen Land, was für die Regionen und die Kantone von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist. Eine Pauschalabgabe von mindestens 500 und höchstens 5000 Franken für jeden Flug, egal wie viele Passagiere befördert werden, wäre schlichtweg das Ende der Geschäftsfliegerei und würde die Existenz von regionalen Flugplätzen gefährden. Flugplätze, die für Privat- und Businessflüge genutzt werden, machen eine Region attraktiv. Sie verschaffen diesen Kantonen Steuersubstrat und schaffen Arbeitsplätze.

Die pauschale Abgabepflicht würde alle Flugzeuge ab einer Startmasse von 5700 Kilogramm betreffen. Diese Zahl basiert auf einem veralteten Wert und ist nicht nachvollziehbar. Zum Beispiel entsprechen die Flugzeuge des Nidwaldner Flugzeugherstellers Pilatus, die PC-12 oder die PC-24, den internationalen Zertifizierungsrichtlinien für leichte Motorflugzeuge mit dem anerkannten Wert von 19 000 Pfund – das entspricht 8618 Kilogramm. Ich erinnere daran, dass im CO₂-Gesetz 5700 Kilogramm vorgesehen sind.

Ebenfalls ist der Minimalbetrag von 500 Franken im Verhältnis zu hoch. Ein kleines Flugzeug wie die PC-24, das einen verschwindend kleinen Ausstoss an CO₂ hat, würde weit überdurchschnittlich zur Kasse gebeten. Sie können den Vergleich mit einem grossen Geschäftsreiseflugzeug ziehen, zum Beispiel mit einer Gulfstream G650, die alleine schon ein Startgewicht von 45 000 Kilogramm hat, 18 Personen befördern kann und weit über das Zehnfache an CO₂ ausstösst, dafür aber nur mit vergleichsweise bescheidenen 5000 Franken CO₂-Abgabe belastet würde.

Die Schweizer Luftfahrt ist im Übrigen wegen ihrer Grösse und Lage in Europa fast immer international unterwegs. Nur schon darum macht eine schweizerische Insellösung keinen Sinn. Die International Civil Aviation Organization hat bereits Anfang 2019 das sogenannte Corsia-Klimaschutzprojekt eingeführt, wo Fluggesellschaften weltweit CO₂-senkende Klimaschutzprojekte finanzieren und somit ihre CO₂-Emissionen kompensieren. Parallel dazu unterliegen europäische Flüge dem Emissionshandelssystem der EU, welchem die Schweiz seit 2020 angeschlossen ist. Jetzt nochmals eine zusätzliche Abgabe für die private allgemeine Schweizer Luftfahrt zu erheben, wäre eine Doppel- oder Dreifachbesteuerung, faktisch eine Doppelbelastung.

Gerade wir in der Schweiz sind unter anderem mit den Pilatus-Flugzeugwerken auf einen konkurrenzfähigen Markt angewiesen. Die zu hohe Abgabe pro Flug und die willkürliche Einschränkung auf 5700 Kilogramm schränken unsere einheimische Flugzeugherstellung und Flugzeugindustrie massiv ein und gefährden Tausende von Arbeitsplätzen. Sie gefährden die Arbeitsplätze von Menschen, die in den Kantonen Obwalden, Nidwalden, Uri und Luzern wohnen und dort Steuern bezahlen. Die neuen und zusätzlichen Abgaben gefährden einen wichtigen Arbeitgeber in der Region, wenn nicht den wichtigsten. Ich staune, wie leichtfertig man es in Kauf nimmt, die Arbeitsplätze vieler Arbeitnehmer und deren Familien zu gefährden. Gerade deswegen warne ich vor dieser Abgabe, nein, ich appelliere an Sie, diese wirtschaftsfeindliche Abgabe aus dem CO₂-Gesetz zu streichen.

Bei der Minderheit zu Artikel 33 Absatz 4d, die wir auch vertreten, finden wir es nötig, dass die Unternehmen bei der Abgabe von internationalen Bescheinigungen klare und präzisere Bedingungen erhalten, damit sie wissen, wie sie die Bedingungen für internationale Bescheinigungen erfüllen können. Ich danke für die Unterstützung.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Frau Kollegin Rüegger, Sie behaupten, dass die Grenze von 5,7 Tonnen, die im Zusammenhang mit der Abgabe Allgemeine Luftfahrt angegeben wird, ein veralteter Wert sei, obwohl es eine offizielle Gewichtsgrenze der Icao ist. Warum behaupten Sie, das sei ein veralteter Wert?

AB 2020 N 833 / BO 2020 N 833

Rüegger Monika (V, OW): Danke, Kollege Jauslin. Wir sollten da den internationalen respektive den europäischen Richtwerten entsprechen, so wie es eben eigentlich die Pilatus Flugzeugwerke AG mit 19 000 Pfund auch tun. Darum sehe ich keinen Grund, warum wir hier in der Schweiz eine Insellösung haben sollten.

Rösti Albert (V, BE): Ich bitte Sie, meinen Minderheitsanträgen zu Artikel 34 Absätze 2 und 3 zuzustimmen.





Bei Artikel 34 Absatz 2 bitte ich Sie, der Minderheit und damit gleichzeitig der Bundesratsvariante zu folgen. Es geht hier um die Ersatzleistung, die anfällt, wenn die Verminderungsverpflichtung nicht eingehalten wurde. Man kann ja davon ausgehen – und es entspricht auch der Logik der Anreize des Gesetzes –, dass die Unternehmungen alles tun werden, um die Verminderungsverpflichtungen zu erfüllen, damit sie keine Ersatzleistungen, fast im Sinn einer Busse, erbringen müssen. Wenn sie sie aber nicht ganz erfüllen, scheint es gerecht, dass sie einen Drittel, wie es vorgeschlagen wurde, also 30 Prozent, zahlen müssen. Es ist ja davon auszugehen, dass sie schon einiges erfüllt haben. Wenn Sie nun 100 Prozent als Entschädigung verlangen, plus das, was die Unternehmungen schon gemacht haben, dann bestrafen Sie diese eigentlich über Gebühr. Deshalb bitte ich Sie, auf die Variante mit 30 Prozent einzuschwenken. Ebenso bitte ich Sie, dann nicht noch die zusätzliche Forderung zu stellen, dass man noch zusätzliche Emissionsrechte abgeben muss, wenn man die Gebühr schon bezahlt hat. Meine Minderheitsanträge sind also im Sinn einer vernünftigen und nicht übermässigen Belastung der Unternehmungen zu verstehen.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Meine Minderheit betrifft Artikel 38a, der die Flugticketabgabe zum Gegenstand hat. Der Bundesrat soll auf Flugtickets für Abflüge, die nach schweizerischem Recht erfolgen, eine Lenkungsabgabe erheben. Grundsätzlich anerkenne ich den Willen, mit einer solchen Massnahme den Luftverkehr zu lenken, in der Hoffnung, damit auch die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Abgabe soll auf den Passagier überwältzt werden und gilt für Linien- und Charterflüge. Solche erfolgen hauptsächlich ab den Landesflughäfen. Dazu zählen in der Schweiz Zürich, Genf und Basel. Doch auch auf Regionalflugplätzen, zum Beispiel Altenrhein oder Bern, sind solche Abgaben fällig.

Bei den Landesflughäfen haben wir aber in der Schweiz ein ernstes Problem. Nicht alle liegen auf Schweizer Staatsgebiet. Meine Minderheit will, dass der Bundesrat sicherstellt, dass eine Flugticketabgabe erst eingeführt werden kann, wenn auf allen Flugplätzen und Flughäfen, die Linien- und Charterflüge abfertigen, die Umsetzung gesichert ist. Ein besonderer Fall ist der Flugplatz Basel-Mülhausen. Der Euro-Airport Basel liegt auf französischem Staatsgebiet und ist eine öffentlich-rechtliche Unternehmung nach internationalem Recht mit Sitz in Frankreich. Dieses aussergewöhnliche Konstrukt ist weltweit einmalig, da der Airport gemeinsam durch zwei Staaten betrieben wird. So finden sich auf diesem Flugplatz ein schweizerischer und ein französischer Sektor. Der Staatsvertrag wurde 1949 unterzeichnet. Bis heute kam es allerdings immer wieder zu Differenzen in der Auslegung des Vertrages. Bei der Einführung einer Flugticketabgabe ist es aus Sicht der Minderheit nun aber zwingend, dass in diesem Bereich eine klare Regelung gefunden wird. Es darf nicht sein, dass in Basel auf eine Flugticketabgabe verzichtet wird oder dass einfach auf den französischen Sektor ausgewichen wird, um damit die Flugticketabgabe zu umgehen.

Der Vorwurf der Grünen, ich wolle mit dieser Forderung nur auf Zeit spielen, offenbart die kurzsichtigen Überlegungen dieser Partei beim Feindbild Luftfahrt. Sollte mein Minderheitsantrag nicht durchkommen, werden nämlich weiterhin Billigfluggesellschaften ab Basel operieren, ohne mit einer Flugticketabgabe belastet zu werden. Es darf nicht sein, dass ein Passagier für einen Flug nach Hamburg ab dem schweizerischen Sektor in Basel keine Abgabe zahlen muss, aber für einen Flug nach Hamburg ab Zürich vom Staat mit zusätzlich 30 Franken belastet wird. Dies widerspräche jeglicher Rechtsgleichheit, wie sie von der Bundesverfassung vorgegeben wird. Ebenfalls bedarf es einer Regelung für den Ausweichverkehr, der dann einfach ab dem französischen Sektor erfolgen wird. Solche Wettbewerbsverzerrungen sind im Vorfeld zu klären.

Wer eine sinnvolle und ehrliche Lenkung will, muss meinem Minderheitsantrag zustimmen. Alles andere kommt einem Schildbürgerstreich gleich und widerspricht jeglicher Fairness gegenüber allen Beteiligten.

Mein zweiter Minderheitsantrag betrifft Artikel 38c Absatz 3. Dieser Absatz ist für die Luftverkehrsunternehmen substanziell. Damit ist es möglich, sich von der Konkurrenz abzuheben. Unternehmen, die aufzeigen können, dass sie bereits heute wesentlich dazu beitragen, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, profitieren von einer Reduktion bei der Höhe der Abgabe auf Flugtickets. Das heisst im Klartext, dass die Flugticketabgabe bei ihnen tiefer sein wird als bei Gesellschaften, die keine Massnahmen treffen. Leider fehlt in der Version des Ständerates, dass eine solche Anrechnung auch im Rahmen von internationalen Systemen möglich sein muss. Schon allein darum, weil die Luftfahrt ein internationales Geschäft ist, erscheint der Minderheit eine solche Anrechnung unabdingbar. Zudem ist auch die Entwicklung von Corsia zu beachten, einem weltweit einzigartigen System der Luftfahrtbranche zur CO₂-Kompensation.

Mit meinem Minderheitsantrag schliesse ich diese Lücke und verlange, dass die Reduktionen im Rahmen von internationalen Systemen sowie freiwillige Massnahmen adäquat anzurechnen sind.

Ich bitte Sie im Sinne einer Anerkennung für jene Luftfahrtunternehmen, die sich bereits heute aktiv für eine ökologischere Luftfahrt einsetzen, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.



Girod Bastien (G, ZH): Vielen Dank für Ihre Ausführungen, Herr Jauslin. Sie haben jetzt so getan, als ginge es hier um eine Riesenlücke. Es ist aber so, dass 92 Prozent der Abflüge ab Basel auf schweizerischem Territorium stattfinden, und dort ist die Einführung kein Problem. Bei dieser Lücke sprechen wir also von insgesamt 2 oder 3 Prozent aller Flüge. Ist es denn wirklich sinnvoll, wegen dieser Lücke von 2 oder 3 Prozent die ganze Flugticketabgabe zu gefährden?

Ich bin einverstanden damit, dass wir eine Einigung brauchen. Wenn wir aber keine Einigung hätten, dann müssten – falls ich das richtig verstanden habe – auch alle in der Schweiz, also auch Zürich, warten, bis es dort eine Lösung gibt. Ist das Ihr Verständnis, dass wir alle warten, bis diese Lücke von 2 oder 3 Prozent geschlossen ist?

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Herr Kollege Girod, nach meinem Verständnis müssen wir gemäss Bundesverfassung Rechtsgleichheit haben. Die Prozentzahlen, die Sie angesprochen haben, stimmen mit Bezug auf den schweizerischen oder den französischen Sektor. Was aber nicht stimmt, ist, dass der Flugplatz auf Schweizer Boden liegt. Er liegt auf französischem Boden. Bei der Abgabe gilt grundsätzlich Schweizer Recht, z. B. betreffend Mehrwertsteuer und andere Komponenten. Aus diesem Grund ist es entscheidend wichtig, dass der Bundesrat hingeht und dieses Problem regelt, bevor wir eine Flugticketabgabe einführen. Nur dann, nur mit dieser Massnahme ist gesichert, dass alle Beteiligten fair behandelt werden.

Egger Kurt (G, TG): Ich vertrete hier die Minderheit zu Artikel 38c. Diese geht natürlich ein bisschen in eine andere Richtung als jene, die Herr Jauslin vorhin vertreten hat. Wir sind aber davon überzeugt, dass das, was wir beantragen, möglich, sinnvoll und auch vernünftig ist.

Es geht um die Flugticketabgabe. Die Mehrheit schlägt eine minimale Gebühr von 30 Franken und eine maximale Gebühr von 120 Franken vor. Gemäss Absatz 2 dieses Artikels soll der Bundesrat die Abgabehöhe festlegen, allenfalls gestaffelt nach Beförderungsklasse und Reisedistanz. Im Weiteren soll die Abgabe, wie grundsätzlich eine Lenkungsabgabe, eine Wirkung haben und der Bundesrat bei ihrer Festlegung die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima berücksichtigen.

AB 2020 N 834 / BO 2020 N 834

Wenn man die beiden Absätze so zusammen ansieht, gibt es da einen Widerspruch. Eine gerechte Abstufung nach CO₂-Ausstoss ist damit nicht möglich. Um die Ziele, insbesondere bezüglich der Auswirkungen auf das Klima, zu erreichen, ist der Bereich zwischen 30 und 120 Franken zu eng. Unsere Minderheit will dies korrigieren, indem die 30 bis 120 Franken für die tiefste Beförderungsklasse gelten. Für Business- und First-Class-Passagiere sollen also auch höhere Abgaben möglich sein, nämlich proportional zum Klimateffekt. Wie Sie wissen, hat der Flugverkehr einen grossen und stetig steigenden Anteil an den Treibhausgasemissionen. Es sind heute bereits 20 Prozent der Emissionen, welche durch den Flugverkehr verursacht werden. Wenn wir keine Massnahmen ergreifen, sind wir in zehn Jahren irgendwo bei der doppelten Menge. Die Flugticketabgabe ist eine Lenkungsabgabe mit Teilzweckbindung analog der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, mit der wir ja sehr gute Erfahrungen machen. Verursachergerechtigkeit ist hier das wichtigste Motiv.

Der Antrag der Mehrheit führt jedoch zu einem CO₂-Rabatt für Business- und First-Class-Passagiere. Gerade diese Passagiere fliegen selbstgewählt in der Luxusklasse. Sie können also gut höher belastet werden. Ein Langstreckenflug von Zürich nach Tokio in der Economyclass verursacht gut fünfmal so viel CO₂ wie ein Kurzstreckenflug von Zürich nach London. In der Businessclass ist der CO₂-Ausstoss wegen grosszügiger Bestuhlung und dem zusätzlich mitgeführten Gewicht fast doppelt, in der First Class sogar dreimal so hoch. Das heisst, der höchste Ansatz müsste mindestens zehnmal so hoch sein wie der tiefste.

Genau diesen Sachverhalt haben auch Professoren an Uni und ETH Lausanne kürzlich veröffentlicht. Sie haben die ganze Preissensibilität untersucht und nachgewiesen, wie hoch diese Abgaben in etwa sein müssten. Die Forscher haben berechnet, dass die Abgabe für die Businessclass im Langstreckenbereich etwa 350 Franken betragen müsste, wenn man es mit den bestehenden CO₂-Abgaben vergleicht.

Man kommt übrigens auf ähnliche Resultate, wenn man das Ganze mit dem Autofahren vergleicht. Würde der Flugverkehr gleich stark besteuert wie das Reisen mit dem Personenwagen durch die schweizerische Mineralölsteuer, wäre ein Flug Zürich-New York in der Economyclass mit 310 Franken pro Ticket und in der Businessclass mit gut 900 Franken zu belasten. Es ist nicht so, dass die anderen Länder da nichts machen. Grossbritannien und Frankreich haben Flugticketabgaben eingeführt, bei denen im Verhältnis zum CO₂-Ausstoss die Business- und First-Class-Passagiere stärker belastet werden. Denn gerade für diese preissensiblen Kunden ist eine Lenkungswirkung sonst schwieriger zu erreichen.

Eine Lenkungsabgabe mit dem Antrag der Mehrheit so auszugestalten, dass die Lenkungswirkung je nach Bu-



chungsklasse unterschiedlich ausfällt, ist ökonomisch und wegen der Gleichberechtigung auch verfassungsrechtlich etwas fragwürdig. Mit der Zustimmung zur Minderheit können Sie diesen Mangel korrigieren. Noch ein grundsätzliches Wort: Es wird immer wieder Corsia erwähnt. Ich nehme an, Sie wissen alle, dass Corsia eine sehr geringe Wirkung hat. Bei Corsia wird lediglich das Wachstum zusätzlich belastet, und zwar mit geringeren Abgaben, als wir sie hier beantragen.

Egger Mike (V, SG): Geschätzter Herr Egger, Sie haben ausgeführt, dass die Flugticketabgabe eine hohe Wirkung habe. Können Sie mir erklären, warum Länder wie beispielsweise Irland und die Niederlande die Flugticketabgabe wieder abgeschafft haben?

Egger Kurt (G, TG): Ja, es gibt gewisse Länder, die darüber diskutieren. Ich stelle hingegen auch fest, dass gerade Deutschland und Frankreich darüber diskutieren, die Ticketabgabe sogar wieder zu erhöhen. Über kurz oder lang, davon bin ich überzeugt, müssen alle davon ausgehen, dass auch der Luftverkehr einen Beitrag an den Klimaschutz leisten muss. Da werden alle auf diese Flugticketabgabe oder ähnliche Systeme kommen.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Die internationale Wissenschaft sagt aber auch, dass gerade beim Flugverkehr internationale Systeme eigentlich besser sind als nationale Systeme. Finden Sie es sinnvoll, dass ein Economy-Passagier für Flüge ab dem französischen Sektor 1 Euro pro Ticket zahlt und ab dem schweizerischen dann plötzlich 30 Franken?

Egger Kurt (G, TG): Ich glaube, Herr Girod hat das schon erklärt. Es geht um 8 Prozent der Abflüge auf diesem Flughafen; 92 Prozent der Abflüge unterstehen schweizerischem Recht. Ich bin auch der Meinung, dass es nicht sein kann, dass wir wegen diesen absolut geringen Zahlen dieses System nicht einführen. Ich bin überzeugt, dass sich auch Frankreich noch anpassen wird.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Herr Egger, ich komme noch einmal auf den Schweizer Sektor am Flughafen Basel-Mülhausen zurück. Sie sprechen von 5 oder 6 oder 7 Prozent. Können Sie hier bestätigen, dass der französische Staat es zulässt, dass die Schweiz auf seinem Staatsgebiet Flugticketabgaben verlangt? Der Flugplatz befindet sich ja auf französischem Staatsgebiet. Es geht nicht um die Sektoren, sondern um das Staatsgebiet.

Egger Kurt (G, TG): Sie haben die Unterlagen doch studiert. Im Gesetz ist es eindeutig geregelt: Es geht um eine Flugticketabgabe für Abflüge nach schweizerischem Recht. Gemäss aktueller Rechtsauffassung, auch seitens unserer Verwaltung, ist man davon überzeugt, dass man diese Flugticketabgabe für den schweizerischen Teil in Basel-Mülhausen problemlos einführen kann.

Klopfenstein Broggin Delphine (G, GE): La commission du Conseil national a retravaillé l'article 38gbis de la loi en apportant quelques précisions bienvenues sur l'ex-taxe sur les vols privés, qui a changé de nom entre-temps et est devenue la taxe sur l'aviation générale.

Avec une référence chiffrée de 5,7 tonnes, on cible de manière proportionnelle les avions privés à taxer, de manière à sortir du champ les aéronefs légers qui sont en général utilisés pour les vols de formation ou les vols de plaisance. On parle donc ici très clairement des vols d'affaires, autrement dit des jets privés. En moyenne, ces avions – ce sont des Dassault Falcon, des Bombardier Challenge – pèsent 20 tonnes et sont tous concernés, à juste titre, par cette taxe. Il est donc tout à fait cohérent, à l'image de la taxe incitative sur les vols d'affaires en "business class", à propos de laquelle on vient d'entendre le détail de l'argumentaire, de taxer ici les vols d'affaires en avion privé.

Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que cette aviation privée n'est pas un phénomène marginal. Avec 200 à 300 avions d'affaires, Genève est le troisième aéroport le plus fréquenté d'Europe par les jets privés, derrière Paris-Le Bourget et Nice, mais devant Londres-Luton, ouvert 24 heures sur 24. Ils représentent 32 pour cent de la valeur totale du trafic. Le média Heidi.news le confirme: "Avec un chiffre d'affaires de 500 millions de francs, soit 1 pour cent du PIB du canton et 3000 emplois, l'aviation d'affaires est une spécialité genevoise." Dans l'hebdomadaire "Bilan", il y a quelque temps, on pouvait lire: "Décider soi-même des heures de départ et d'arrivée, embarquer au pied de la passerelle sans avoir à subir les fouilles de sécurité et décoller aussitôt installé dans son fauteuil, c'est là le vrai luxe du transport. L'avion d'affaires permet aussi de relier des destinations hors des grands axes, vers des villes moins bien desservies." Si le propriétaire de l'avion privé achète du temps, s'il achète de la flexibilité ou encore du confort, il doit donc être prêt à payer cette liberté, car elle a un coût sur l'environnement.

Dans ce contexte utile à la compréhension, on arrive à l'intérêt défendu par la minorité que je propose à l'article



38gquater alinéa 1, qui précise que "la taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 20 000 francs". La somme peut vous paraître excessive, mais ce qui est réellement excessif, c'est le prix que les clients privés sont prêts à dépenser pour un vol privé en jet. Connaissez-vous le prix de ces vols? Un vol aller-retour

AB 2020 N 835 / BO 2020 N 835

de Paris à New-York coûte environ 100 000 francs; Moscou-Nice, 30 000 francs; Londres-Ibiza, 18 000 francs; Genève-Pékin, 150 000 francs.

Alors que les mouvements sur le tarmac genevois, pour prendre l'exemple de l'aéroport de Cointrin, sont passés de 36 par heure à une quinzaine par jour à cause de la crise sanitaire, les vols d'affaires semblent rebondir. Ils sont plus flexibles, disponibles 24 heures sur 24, capables d'effectuer une liaison dans la journée. Il est donc plus essentiel que jamais de cibler ce transport et de préciser qu'il est adressé à une élite, alors même que les jets privés long-courriers pourraient se développer davantage.

L'aviation profite aujourd'hui de privilèges fiscaux inacceptables, tandis qu'elle est responsable de 17 pour cent des émissions de gaz à effet de serre. La Convention de Chicago, signée en 1944, a placé l'aviation hors sol, hors taxe, hors d'atteinte. En attendant de retravailler ces accords à l'échelle internationale, nous disposons dans la présente loi d'outils nationaux. La taxe sur l'aviation de luxe, qui profite à une extrême minorité, peut sans autre être élevée jusqu'à 20 000 francs. Quand le vol coûte 150 000 francs, ce qui est le cas d'un vol privé Genève-Pékin, cela ne fera que le 13 pour cent du prix du vol. On est donc très loin de la taxe sur le prix du billet d'avion, qui peut, elle, coûter largement plus.

Je vous invite donc, chaleureusement, à accepter ma proposition de minorité.

Rösti Albert (V, BE): Bei diesem Kapitel, bei dem es ja auch um die Erhöhung von Heizölpreisen mittels Abgaben geht, gebe ich der guten Form halber meine Interessenbindung bekannt. Herr Kollege Girod hat das ja gestern schon prominent erläutert: Ich vertrete mit Stolz die über hundert Brennstoffhändler der Schweiz, die im Dachverband Swissoil zusammengeschlossen sind. Ich lasse mich nicht vor den Karren spannen, Herr Girod. Ich vertrete mit Stolz diese Händler – es sind kleine, bescheidene KMU – und damit nämlich Leute, die Energie bis in die hinterste Ecke des ländlichen Raumes liefern, in die hinterste Ecke, wo kein Tram Sie besucht. Das ist es, was ich vertrete.

70 Prozent aller Gebäude werden heute noch mit Heizöl beheizt, 50 Prozent aller Wohnbauten werden mit Heizöl beheizt. Für die Eigentümer entstehen grosse Kosten, wenn wir von ihnen mit den Gesetzesartikeln in diesem Block fordern, das System rasch umzubauen, oder ihnen verbieten, eine neue Ölheizung einzubauen. Denn gerade bei alten Gebäuden im ländlichen Raum kostet das unter Umständen schnell einmal über 100 000 Franken, im Gegensatz zu einer Sanierung, die vielleicht 14 000 Franken kosten würde.

Ich weiss, dass wir nicht mehr in der Eintretensdebatte sind. Doch jetzt muss ich schon noch auf eine Aussage von Bundespräsidentin Sommaruga zurückkommen. Sie werden dieses Gesetz alle mit guten Argumenten vertreten, das streite ich nicht ab. Doch bitte betrügen Sie die Bevölkerung und namentlich die Bevölkerung im ländlichen Raum nicht. Wenn Sie sagen, dass dieses CO₂-Gesetz auch nur für einen Steinschlag weniger Sorge, dann betrügen Sie die Bevölkerung im ländlichen Raum. Ich weiss, wovon ich spreche. Ich bin im Sommer als Kind auf einer Alp aufgewachsen, wo es Steinschlag gab.

Sie wissen haargenau, dass sich der Klimawandel mit diesem Pömmle, auch wenn wir den CO₂-Ausstoss in der Schweiz auf null reduzieren, um kein Jota ändern wird, solange Sie Trump, Bolsonaro und Jinping nicht überzeugen können, etwas zu machen. Sie haben Argumente, warum man das Gesetz trotzdem macht: Innovation, Wirtschaft – da habe ich nichts dagegen. Doch wenn Sie hier sagen, dass der ländliche Raum auf dieses Gesetz wartet, widerspreche ich. Glauben Sie wirklich, der ländliche Raum wartet auf eine Heizölabgabe von 210 Franken pro Tonne, was jährlich 1000 Franken mehr ausmacht? Glauben Sie wirklich, der ländliche Raum wartet auf eine Benzinpreiserhöhung von jetzt insgesamt 20 Rappen? Wir haben soeben 12 Rappen beschlossen, 4 Rappen kommen durch den Steuererlass für Biotreibstoffe hinzu, 4 Rappen für den NAF; das macht 20 Rappen, bei fast 80 Rappen Steuern, die wir bereits auf dem Treibstoff haben.

Meinen Sie wirklich, wenn die anderen Länder nicht nachziehen – und ich bin sofort bereit, hier Lenkungsabgaben zuzustimmen, wenn die anderen Länder zustimmen –, dass es dann keinen Umwegverkehr, keinen Tanktourismus gibt? Meinen Sie das bei der Flugticketabgabe wirklich? Im ländlichen Raum geht eine Familie vielleicht einmal im Jahr in die Ferien. Und dann muss sie auch noch 500 Franken mehr bezahlen. Meinen Sie wirklich, es gibt hier keinen Umwegverkehr? Und da vorhin gesagt wurde, die Reichen können das schon bezahlen: Ja, die Reichen werden dann vielleicht mit dem Privatjet nach Frankfurt und von dort in die ganze Welt fliegen.



Der ländliche Raum wartet nicht auf dieses Gesetz. Wenn Sie das nicht glauben, geschätzte Frau Bundespräsidentin, schauen Sie die Wahlergebnisse des letzten Herbstes an, die Resultate der SVP und jene Ihrer Partei. Dann werden Sie sehen, dass die Wähler in Kenntnis unserer Position gewählt haben. Der ländliche Raum wartet nicht auf dieses Gesetz, es sei denn, Sie betrügen die Leute im ländlichen Raum und sagen ihnen, mit diesem Gesetz gebe es weniger Steinschlag, weniger Umweltkatastrophen. Das Gegenteil wird der Fall sein. Wir bezahlen die Zeche, Milliarden von Franken, und müssen gleichzeitig noch mit den Umweltkatastrophen umgehen.

Sie werden mir entgegnen, nichts tun sei keine Alternative. Wir müssen nicht nichts tun. Wir haben schon einen der höchsten Standards, eine der höchsten CO₂-Abgaben. Wenn wir Innovation in diesem Land betreiben, neue Treibstoffarten entwickeln, stehe ich dahinter, weil wir dann weltweit etwas beeinflussen können. Ich stehe sofort hinter diesen Abgaben, wenn sie weltweit eingeführt werden können. Deshalb plädieren wir auch für Corsia. Corsia betrifft alle Fluggesellschaften und nicht nur eine. Wenn es nicht weltweit gilt, gibt es Preisverschiebungen und Verzerrungen auf Kosten unserer Wirtschaft.

Ich bitte Sie entsprechend, unseren Minderheitsanträgen auf Ablehnung der Preiserhöhungen zuzustimmen.

Pult Jon (S, GR): Herr Kollege Rösti, Sie haben den ländlichen Raum ein bisschen für sich und Ihre Partei beansprucht. Dem würde ich als jemand, der sehr deutlich auch im ländlichen Raum gewählt wurde, natürlich widersprechen. Meine Frage ist: Sprechen Sie der Bevölkerung im ländlichen Raum tatsächlich ab, dass sie fähig ist, lokal zu handeln, um global zu denken?

Rösti Albert (V, BE): Die Bevölkerung im ländlichen Raum ist fähig; ich traue es ihr auch zu, dass sie den Betrug – es ist ein Betrug, wenn man hier sagt, das CO₂-Gesetz verhindere Umweltkatastrophen – erkennen wird und im Referendum gegen dieses Gesetz stimmen wird. Das traue ich ihr zu.

Suter Gabriela (S, AG): Wir haben ein gemeinsames Ziel, oder wir sollten dies zumindest haben: netto null bis 2050, wenn immer möglich schon früher. Bei allem, was wir heute diskutieren, geht es immer um das Ziel, den CO₂-Ausstoss zu verringern und von den fossilen Energien wegzukommen. Nur so können wir der Klimakrise Einhalt gebieten und dafür sorgen, dass unser Planet auch für die nächsten Generationen bewohnbar bleibt. Politisches Nichtstun, Herr Rösti, so wie es die SVP vorschlägt, ist keine Option. Politisches Nichtstun wäre verantwortungslos.

Die CO₂-Lenkungsabgabe und die Flugticketabgabe, wie sie in diesem Block beraten werden, sind Massnahmen, um diesem Ziel nahe zu kommen. Die CO₂-Abgabe auf fossilen Brennstoffen hat sich bewährt; sie führt zu mehr Kostenwahrheit, und sie unterstützt den Wechsel hin zu Heizsystemen mit erneuerbaren Energien. Die Lenkungsabgabe verbindet den ökologischen Nutzen mit dem sozialen Ausgleich. Ein Drittel der Einnahmen fliesst in das Gebäudeprogramm, zwei Drittel werden rückverteilt. Das ist etwas, was die SVP immer wieder gerne unterschlägt. Noch immer heizen aber 60 Prozent der Schweizer Haushalte mit Öl oder Gas – mit fatalen Folgen fürs Klima. Um die Lenkungswirkung der Abgabe sicherzustellen, muss die Abgabe deswegen erhöht werden.

AB 2020 N 836 / BO 2020 N 836

Die Zeit ist auch überreif für mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr. Die Schweizer Bevölkerung fliegt doppelt so viel wie die restliche Bevölkerung in Europa. Zwischen 2010 und 2018 haben die privaten Flüge um 56 Prozent zugenommen. So kann das nicht weitergehen. Die Fluggesellschaften haben über 1,2 Milliarden Franken Staatshilfe erhalten. Sie haben in den letzten Jahren satte Gewinne gemacht und diese auch verteilt. Nun müssen sie auch ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Der Flugverkehr verursacht jährlich externe Kosten in der Höhe von über einer Milliarde Franken. Diese Kosten werden zurzeit von der Bevölkerung getragen. Das ist ungerecht. Das Gesetz schlägt deshalb eine Lenkungsabgabe vor, die die Folgekosten zumindest zum Teil den Fluggästen überträgt. Knapp die Hälfte der Abgabe soll für Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr und für andere Umweltmassnahmen eingesetzt werden, der Rest wird rückverteilt.

Kollege Mike Egger will die Flugticketabgabe aus dem Gesetz kippen. Er hat offensichtlich das Prinzip der Lenkungsabgabe mit Rückverteilung noch nicht ganz verstanden. Es ist eben nicht die "Büezer"-Familie, die einmal pro Jahr nach Mallorca fliegt, die die Flugticketabgabe betreffen wird: Es sind die 5 Prozent Vielflieger, die zur Kasse gebeten werden. Ihre "Büezer"-Familie erhält durch die Rückverteilung der Abgabe mehr Geld zurück, als sie für die Flugticketabgabe ausgibt. Konkret werden etwa 70 Prozent der Fluggäste mehr Geld zurückerhalten, als sie für die Flugticketabgabe bezahlen. Das hat eine Sotomo-Studie ergeben.

Die drei Einzelanträge Hurter Thomas, Regazzi und Fluri zu Artikel 38a werten wir als Verzögerungstaktik.



Sie müssen sich bewusst sein, dass die Flugticketabgabe, wenn Sie diese Anträge annehmen, frühestens im Oktober 2025 für alle Flüge ab der Schweiz gelten wird; dies, weil das CO₂-Gesetz wohl erst per 2022 in Kraft tritt. Die Statistik, die zeigt, ob im Jahr 2022 die 80-Prozent-Klausel erfüllt ist, wird erst im Jahr 2024 vorliegen. Wenn das endlich klar ist und die Verordnung geschrieben und vernehmlicht worden ist, dauert es dann nochmals ein Jahr, bis die Flugticketabgabe für alle Flüge gilt. Das bedeutet also eine Verzögerung von über drei Jahren gegenüber der Variante des Ständerates und der Mehrheit der Kommission.

Die Minderheit Jauslin zu Artikel 38a ist im besten Fall überflüssig. Im schlimmsten Fall verhindert sie in Zürich und Genf für Jahre eine Schweizer Flugticketabgabe. Es gibt keine Anzeichen, dass Frankreich sich gegen die Einführung einer Flugticketabgabe für Flüge ab dem französischen Sektor stellen würde. Den Minderheiten Egger Kurt und Klopfenstein Broggini stimmen wir zu. CO₂-intensivere Beförderungsklassen sollen verursachergerecht mit einer höheren Flugticketabgabe belastet werden. Privatflüge sind besonders klimaschädlich und müssen entsprechend einen grösseren Beitrag leisten. Dem Einzelantrag Munz stimmen wir zu. Auch Transit- und Transferpassagiere müssen in die Flugticketabgabe eingeschlossen werden.

Ich bitte Sie, der SP-Fraktion zu folgen.

Egger Mike (V, SG): Geschätzte Kollegin, Sie haben ausgeführt, dass wir politisch nichts täten. Warum haben wir es geschafft, den CO₂-Ausstoss pro Kopf zu senken? Warum haben wir es geschafft, den Energieverbrauch zu senken? Warum haben wir es geschafft, den Stromverbrauch zu senken? Können Sie mir das erklären? Sie sagen der Bevölkerung jedes Mal, wir täten nichts.

Suter Gabriela (S, AG): Ich sage, politisch ist es nichts. So wie Sie – die SVP – es vorschlagen, würde es eben darauf hinauslaufen. Sie haben ja sehr wahrscheinlich auch in den letzten Abstimmungen im Parlament dem CO₂-Gesetz nicht immer vollends zugestimmt und es auch zu verwässern versucht. Es gibt verschiedene Gründe, wieso die CO₂-Emissionen in der Schweiz gesunken sind, selbstverständlich auch, weil in den letzten Jahren mehr erneuerbare Treibstoffe eingesetzt worden sind. Es gibt auch die Erklärung, dass unsere Industrie ausgelagert worden ist, unter anderem nach China, das sehr viel CO₂ emittiert – das gehört aber auch zum Schweizer Fussabdruck. All diese Importgüter, die wir konsumieren, bringen auch CO₂-Emissionen mit sich.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Von wegen "Nichtstun": Wir sind bei Corsia dabei, das Parlament hat beschlossen, die Luftfahrt ins EHS der Europäischen Union zu integrieren, und zudem haben wir eine Kerosinsteuer auf Inlandflügen. Die Lenkungswirkung bei den Brennstoffen ist ja positiv, aber trotzdem wollen Sie sie erhöhen. Sie haben gesagt, Sie hätten diese Lenkungsabgabe begriffen.

Kommen wir zur Flugticketabgabe: Wie viele Flüge können durch diese Lenkungsabgabe, wie sie hier präsentiert wird, eingespart werden? Nennen Sie doch einmal eine Zahl – ich habe bisher von niemandem eine Zahl gehört.

Suter Gabriela (S, AG): Ich glaube, es ist auch schwierig, die Reduktion zu beziffern. Es kommt natürlich darauf an, wie genau diese Flugticketabgabe jetzt ausgestaltet wird und welche verschiedenen anderen Massnahmen noch wirken. Man geht davon aus, dass es Reduktionen gibt, vielleicht 10 Prozent weniger Flugverkehr. Das wäre toll. Es gibt aber auch den anderen Effekt der Flugticketabgabe: 300 Millionen Franken werden dann ja sehr wahrscheinlich für die Entwicklung von erneuerbarem, CO₂-freiem Kerosin bereitgestellt. Das sollte Sie doch interessieren. Damit werden die Fluggesellschaften auch unterstützt.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Frau Kollegin Suter, Sie haben gesagt, der Flughafen Basel-Mülhausen sei kein Problem, das sei geregelt. Warum stimmen Sie dann meinem Antrag nicht zu? Der verlangt ja nichts anderes, als dass das geregelt sein muss.

Suter Gabriela (S, AG): Geschätzter Kollege Jauslin, ich denke, am besten warten wir auf die Ausführungen von Frau Bundespräsidentin Sommaruga zu diesem Punkt. Von daher werden wir Ihrem Antrag nicht zustimmen. Aber ich glaube, die Frau Bundespräsidentin wird noch entsprechend erläutern, wie sie es bereits in der Kommission getan hat, warum es keine Anzeichen dafür gibt, dass Frankreich so etwas ablehnen würde.

Schläpfer Therese (V, ZH): Geschätzte Frau Kollegin, die CO₂-Abgabe für Flugreisen sollte ja eigentlich in Projekte investiert werden. Wenn Sie die Abgabe an Wenigverdienende zurückzahlen, macht es dann nicht den Eindruck, dass Sie mit dieser Flugticketabgabe deren Stimmen kaufen?

Suter Gabriela (S, AG): Die eine Hälfte wird – das haben Sie begriffen – zurückverteilt, die andere Hälfte fliesst in den Klimafonds. Dieses Geld wird dann sehr wahrscheinlich zum Teil gebraucht, um erneuerbares Kerosin



zu entwickeln, diese Entwicklung voranzutreiben und andere Umweltschutzmassnahmen zu finanzieren.

Imark Christian (V, SO): Sie haben die Abwanderung von Schweizer Industriezweigen nach China angesprochen. Glauben Sie, dass mehr oder weniger Industriezweige nach Fernost abwandern und dort schmutzig produzieren werden, wenn die Kosten und Regulierungen im Inland massiv ansteigen?

Suter Gabriela (S, AG): Es geht hier um das CO₂-Gesetz, und ich glaube nicht, dass dieses CO₂-Gesetz dazu führt, dass mehr Industrie abwandern wird.

Fluri Kurt (RL, SO): Frau Kollegin, mir ist etwas in Ihren Ausführungen nicht ganz klargeworden. Zuerst sagen Sie, es sei höchste Zeit, die Fluggesellschaften zu belasten. Später sagen Sie, man wolle die Passagiere belasten, damit sie weniger fliegen. Wer wird jetzt belastet?

Suter Gabriela (S, AG): Wir wollen nicht die Passagiere allgemein belasten, sondern es soll einfach endlich mal eine gewisse Kostenwahrheit hergestellt werden. Wir wollen die Passagiere zwar leicht mehr belasten, belastet werden aber

AB 2020 N 837 / BO 2020 N 837

vor allem diejenigen, die exzessiv fliegen. Mit der Rückverteilung, das ist die soziale Komponente, erhalten diejenigen, die vielleicht einmal im Jahr einen Kurzstreckenflug machen, am Schluss unter dem Strich mehr Geld zurück, als sie für die Flugticketabgabe bezahlt haben.

Wismer-Felder Priska (M-CEB, LU): Mit Kapitel 4 sind wir bei den CO₂-Abgaben auf fossilen Brennstoffen angelangt. Dass dieses Kapitel besonders umstritten ist und die Wogen hochgehen lässt, liegt wohl in der Natur der Sache. Die Mitte-Fraktion hat auch grosses Verständnis dafür, dass der neue Finanzrahmen für die CO₂-Abgaben bei der jetzigen, angespannten Wirtschaftslage Ängste hervorrufen kann.

Hier sei noch einmal erwähnt, dass der Bundesrat bei der Festsetzung der CO₂-Abgaben innerhalb der Spannbreite von 96 bis 210 Franken nicht nach Gutdünken oder per Handgelenk mal Pi agieren kann: "Bei der Erhöhung berücksichtigt er Verminderungsziele, die der Bund mit Organisationen der Wirtschaft vereinbart hat" – so steht es wortwörtlich in Artikel 31 Absatz 3. Es liegen also jeweils gemeinsame Vereinbarungen zwischen Bund und Wirtschaft vor. So wird sichergestellt, dass die Anliegen der Wirtschaft berücksichtigt werden. Es ist also schlicht falsch, wenn behauptet wird, dass dieses Gesetz keine Rücksicht auf die wirtschaftliche Situation nehme.

Eine weitere Änderung, welche die wirtschaftliche Situation berücksichtigt, ist die Streichung der Untergrenze der CO₂-Abgabehöhe bei der Rückerstattung. So wird es künftig allen Betrieben freistehen, sich von den CO₂-Abgaben befreien zu lassen, sofern sie die Verminderungsverpflichtung eingehen. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese Regelung in Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe b.

Einen Punkt möchte ich hier gerne noch einmal betonen, weil er von der Gegnerschaft jeweils verschwiegen wird. Das Geld der CO₂-Abgaben verschwindet nicht im schwarzen Loch. Es kommt zu einem Drittel in den Klimafonds, aus dem wichtige Innovationen und Investitionen getätigt werden sowie Anpassungsmassnahmen, die vor allem in ländlichen Gebieten zum Tragen kommen werden. Zwei Drittel werden durch die Ermässigung der Krankenkassenprämien an die Bevölkerung und durch die Vergünstigung der AHV-Beiträge an die Arbeitgeber zurückerstattet. Darüber werden wir in Block 4 ausführlich diskutieren.

Nun zu Kapitel 4b, der Flugticketabgabe und der Abgabe Allgemeine Luftfahrt: Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP unterstützt die Einführung der Flugticketabgabe und lehnt den Minderheitsantrag Egger Mike zu den Artikeln 38a bis 38g entschieden ab. Wir alle sind uns wohl einig, dass die externen Kosten der Fliegerei nicht eingepreist sind und das Fliegen gegenüber den anderen Verkehrsmitteln bevorzugt wird, da Kerosin im internationalen Flugverkehr von der CO₂-Abgabe ausgenommen ist. Mit der Flugticketabgabe haben wir nun die Möglichkeit, diesem Missstand entgegenzutreten. Damit nehmen wir ein Anliegen auf, das in der Schweizer Bevölkerung breite Abstützung findet. Eine Flugticketabgabe wird zudem durch mehrere Standesinitiativen verlangt.

Auch hier darf betont werden, dass der Ertrag dieser Abgabe zur einen Hälfte den Fluggesellschaften selber zugutekommt, bei der Entwicklung und dem Einsatz von CO₂-freiem, synthetischem Kerosin, und zur anderen Hälfte der Bevölkerung zurückerstattet wird. Wer wenig fliegt, hat am Ende mehr Geld im Familienbudget – dies eine Bemerkung an die Adresse der SVP, die behauptet, dass die Familie, die einmal im Jahr in die Ferien fliegt, geschröpft wird. Das ist falsch: Selbst diese Familie gehört in der Endabrechnung noch zu den Begünstigten.



Es ist uns bewusst, dass die Fluggesellschaften durch die Corona-Krise zurzeit in einer sehr schwierigen Lage sind. Bereits in der ausserordentlichen Session haben wir jedoch betont, dass wir keine Vermischung der Corona-Politik mit der Klimapolitik wollen. Wir haben folglich die Luftfahrtgesellschaften vorbehaltlos und in grossem Ausmass monetär unterstützt. Im Gegenzug darf die Corona-Krise jetzt aber keine Ausrede sein, um Ticketabgaben zu verhindern. Da wird unsere Fraktion nicht mitspielen. Es sei hier auch angefügt, dass die Flugticketabgabe nicht in erster Linie die Fluggesellschaften belastet, sondern die Flugpassagiere.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Kollegin, Sie haben jetzt eindrücklich bestätigt, dass es beim Klimafonds und bei dieser Verteilung der Flugticketabgabe eben nicht um Lenkung, sondern um Umverteilung und Finanzierung geht. Wenn wir schon bei der Finanzierung des Klimafonds sind – dort wird ja über eine Milliarde Schweizerfranken eingestellt -: Welche Firmen und wie viele Projekte existieren, für die das Geld ausgegeben werden könnte? Können Sie hier eine Grössenordnung angeben?

Wismer-Felder Priska (M-CEB, LU): Vielen Dank für diese Frage, Herr Wasserfallen. Es ist ein Gemisch. Gerade die Ticketabgabe, davon bin ich überzeugt, hat auch eine lenkende Wirkung, sonst würden Sie sich auch nicht darum kümmern, dass die Fluggesellschaften weniger zu tun haben. Da hat es einen Teil Lenkung drin.

Dann gibt es die Projekte, das haben wir schon gesagt. Gerade mit der Flugticketabgabe wird die Entwicklung von synthetischem Kerosin unterstützt. Da gibt es sehr viele Firmen. Wie viele es sind, das können Sie vielleicht beim BFE erfragen. Ich weiss es nicht, ich kann es Ihnen nicht in Zahlen angeben.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Kollegin Wismer, Sie haben gesagt, die Luftfahrt trage ihre externen Kosten nicht. Das Bundesamt für Umwelt weist diese externen Kosten aus; sie betragen etwas über eine Milliarde Franken. In diesem Bericht sind auch die externen Kosten der Bahn erwähnt, das sind auch über eine Milliarde Franken. Sind Sie bereit, die externen Kosten der Bahn in Zukunft ebenfalls in die Ticketpreise der Bahn einzurechnen?

Wismer-Felder Priska (M-CEB, LU): Diese externen Kosten sind nicht eingepreist, vor allem weil das Kerosin im internationalen Flugbetrieb nicht besteuert wird. Geben Sie mir recht, wenn ich sage, dass die externen Kosten bei den anderen fossilen Brennstoffen – sei es für Heizungen, sei es für den Verkehr, für die Mobilität – eingepreist sind?

Girod Bastien (G, ZH): In diesem Block geht es um zwei zentrale Instrumente: um die Weiterführung des Instrumentes der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen und um die Einführung der Flugticketabgabe. Beides sind sehr wirksame Instrumente, die sozial und wirtschaftsfreundlich ausgestaltet sind.

Herr Rösti, es ist nun mal so, dass Sie sich vor den Karren der Erdöl-Lobby spannen lassen. Sie vertreten Swissoil als Präsident. Schon der Name "Swissoil" ist irreführend: Wir haben in der Schweiz kein Erdöl – es ist importiertes, ausländisches Erdöl. Swissoil hat doch tatsächlich behauptet, dass Erdölheizungen sauber seien und es aus finanzieller Sicht eine gute Entscheidung sei, eine solche zu installieren. Damit tun Sie der Bevölkerung keinen Gefallen – auch nicht im ländlichen Raum. Sie führen sie in die Irre. Heute noch eine neue Erdölheizung zu installieren, macht nicht nur für das Klima, sondern auch finanziell keinen Sinn. Eine Wärmepumpe ist nachweislich über den ganzen Lebenszyklus sowohl für das Klima wie auch finanziell viel besser. Allgemein ist es so, dass der ländliche Raum von diesem Gesetz profitiert. Er profitiert, weil die Schweiz Verantwortung in Hinsicht auf die Auswirkungen der Klimaerwärmung übernimmt. Er profitiert aber auch vom Mechanismus der Rückverteilung.

Das führt mich zur Flugticketabgabe: Die Flugticketabgabe ist aus Fairness-Überlegungen sehr wichtig. Heute leistet der Autofahrer einen Beitrag, auch der Gebäudeeigentümer ist in der Verantwortung – aber der Flugsektor musste bis jetzt nichts machen. Das ändern wir hier. Beim Einschluss des Flugsektors geht es um Fairness.

Mit der jetzigen Ausgestaltung profitieren etwa 90 Prozent der Bevölkerung unter dem Strich von dieser Abgabe. Auch jemand, der einfach einmal fliegt, profitiert unter dem Strich noch immer. Es geht um die Vielflieger, um die Touristen und – mit der Privatjetabgabe – um die Teilnehmer am WEF, die stark betroffen sind. Ich bitte Sie, hier zuzustimmen. Es

AB 2020 N 838 / BO 2020 N 838

wäre falsch, nur wegen 2 Prozent, die noch nicht ganz geregelt sind, diese 20 Prozent der Emissionen nicht zu regeln.

Deshalb bitte ich Sie, die Anträge der Mehrheit und die Minderheitsanträge der Grünen zu unterstützen.



Clivaz Christophe (G, VS): La taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles est un outil qui a fait ses preuves avec la loi en vigueur. C'est un instrument qui permet d'améliorer la vérité des coûts et qui encourage les solutions peu émettrices de CO₂. Le montant de la taxe doit cependant être revu à la hausse pour que les coûts externes soient vraiment pris en compte. Les Verts se félicitent du fait que cela va permettre d'accélérer le rythme de l'assainissement énergétique des bâtiments, qui est trop lent aujourd'hui, alors qu'il existe dans ce domaine un gros potentiel d'économies en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

La taxe sur les billets d'avion est un nouvel instrument que nous allons bien sûr soutenir. Nous le jugeons absolument indispensable afin que le secteur aérien participe lui aussi à la lutte contre le dérèglement climatique. D'autres avant moi l'ont déjà dit, les Suisses voyagent beaucoup, deux fois plus que la moyenne européenne, et les émissions de gaz à effet de serre liées à ces vols représentent pas loin de 20 pour cent des émissions totales en Suisse, si l'on tient compte de tout l'impact de l'aviation sur le climat.

Les Verts tiennent cependant à ce que la classe de vol soit prise en compte, car l'impact est évidemment très différent selon que l'on voyage en classe économique, business ou première. Comme le propose la minorité de mon collègue Kurt Egger, il s'agit d'appliquer le principe du pollueur-payeur.

Pour les Verts, il n'est pas question non plus de retarder l'entrée en vigueur de cette taxe du fait que le secteur aérien a été particulièrement touché par la crise du Covid-19. Je rappelle que certains ici ont refusé de conditionner le soutien accordé au secteur aérien à des exigences climatiques, en arguant que cela se ferait dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. J'espère que ces personnes seront conséquentes et qu'elles approuveront l'introduction de cette taxe dès l'entrée en vigueur de la loi.

En ce qui concerne la taxe sur les vols privés, ne pas l'intégrer dans la loi aurait été très injuste, lorsque l'on prend en considération le bilan carbone par personne extrêmement élevé de ce mode de transport réservé aux super-riches. Les Verts considèrent cependant, comme l'a défendu tout à l'heure Mme Klopfenstein Broggini, que le montant maximal de la taxe doit être fixé à 20 000 francs, et non à 5000 francs.

Enfin, et cela est particulièrement important à souligner, tant pour la taxe sur le CO₂ sur les combustibles fossiles que pour la taxe sur les billets d'avion ou sur les vols privés, la majorité des recettes seront redistribuées à la population et à l'économie, le solde venant alimenter le fonds pour le climat. L'étude de l'institut Sotomo a déjà été mentionnée. Elle montre qu'avec le système prévu par la loi, en tenant compte de tous les paramètres, 90 pour cent de la population recevra plus que ce qu'elle paiera, puisque ce sont essentiellement les catégories les plus aisées qui voyagent. De même, et je tiens à le dire en tant que représentant des régions périphériques et de montagne, les campagnards, les ruraux et les montagnards voyagent beaucoup moins en avion que les citadins. Les habitants de ces régions profiteront donc du système.

La taxe sur les billets d'avion est financièrement bénéfique, tant pour les classes les moins aisées que pour les régions périphériques, et elle est bien sûr très importante pour lutter contre le réchauffement climatique.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich gebe die Meinung der FDP-Liberalen Fraktion bekannt. Sie wird bei Block 3 nicht von ihrem Versprechen abweichen und einem griffigen CO₂-Gesetz zum Durchbruch verhelfen. Bei Artikel 33 geht es um die Verminderungsverpflichtungen, die Betreiber eingehen können, damit ihnen CO₂-Abgaben zurückerstattet werden. Wir erachten dieses Instrument als wirtschaftsfreundlich und sind überzeugt, dass durch diese unternehmerische Freiheit wesentliche Beiträge zur Emissionsverminderung geleistet werden. Diese Möglichkeit ist auch kleinen Betrieben offenzuhalten. Daher lehnen wir die beiden Minderheiten Masshardt klar ab, und auch die Minderheit Rüegger lehnen wir ab. Wir sind der Ansicht, dass es für internationale Verminderungsverpflichtungen entsprechende Qualitätsstandards braucht.

Bei den Ersatzleistungen gemäss Artikel 34 folgen wir der Mehrheit und befürworten damit eine höhere Vorgabe, als sie der Bundesrat vorgesehen hat.

Nun kommen wir zu Kapitel 4a, "Flugticketabgabe": Die FDP-Liberale Fraktion wird der Flugticketabgabe mehrheitlich zustimmen, weil folgende Punkte erfüllt sind:

1. Über die Hälfte der Abgaben geht zurück an die Bevölkerung.
2. Ein Anteil geht zweckgebunden an die Luftfahrt zurück.
3. Freiwillige Massnahmen werden berücksichtigt.
4. Die internationale Abgabesituation wird berücksichtigt.
5. Die Flugticketabgabe wird auf die Flugpassagiere überwält.

Daher lehnen wir den Minderheitsantrag auf Streichen grossmehrheitlich ab. Inwieweit solche Abgaben jedoch Lenkungswirkung erzielen, wird sich noch zeigen müssen. Einige Fraktionsmitglieder bezweifeln diese Wirkung und werden den Streichungsantrag unterstützen.

Die Mehrheit der FDP-Liberalen Fraktion wird auch die drei Einzelanträge Hurter Thomas, Fluri und Regazzi ablehnen. Wir erachten es nicht als opportun, die aktuelle Corona-Krise mit dem Problem der CO₂-Emissionen



zu verknüpfen. Schon vor der Corona-Krise war das Preisdumping in dieser Branche allgegenwärtig. Dafür unterstützt die FDP-Fraktion den Minderheitsantrag Jauslin. Auch aus Sicht der Fraktion müssen für die Erhebung von Flugticketabgaben auf allen Flugplätzen die gleichen Bedingungen herrschen. Es darf nicht sein, dass ausgerechnet bei Flügen ab Basel, wo vor allem Billigfluggesellschaften operieren, keine Ticketabgabe fällig wird oder dass einfach auf den französischen Sektor ausgewichen wird. Solche Wettbewerbsverzerrungen sind zu vermeiden. Es liegt am Bundesrat, hier rasch Lösungen zu präsentieren.

Bei Artikel 38c lehnt die FDP-Liberale Fraktion den Minderheitsantrag Egger Kurt ab. Es ist nicht zielführend, bei der Abgabehöhe noch weitere Verpflichtungen einzubauen. In Artikel 38c Absatz 2 ist bereits jetzt eine ausreichende Auflistung vorgenommen worden. Es ist aus Sicht der Fraktion sehr wichtig, dass bei der Einführung der Flugticketabgabe nicht einfach eine ideologische Linie gefahren wird, sondern die Auswirkungen auf den Flugverkehr, die Wettbewerbsfähigkeit und die internationale Abgabesituation beachtet werden. Ansonsten wird die Flugticketabgabe ein Rohrkrepierer.

Aus diesem Grund unterstützt die FDP-Liberale Fraktion bei Artikel 38c Absatz 3 die Minderheit Jauslin, die den Bundesrat dazu auffordert, bei der Bestimmung der Abgabehöhe auch die von Luftverkehrsunternehmen im Rahmen internationaler Systeme freiwillig erbrachten Reduktionen anzurechnen. Dabei ist auch der Fortschritt von Corsia zu berücksichtigen.

Die FDP-Liberale Fraktion begrüsst bei Kapitel 4b, "Abgabe Allgemeine Luftfahrt", die komplette Überarbeitung. Die ursprüngliche Version aus der kleinen Kammer war schlicht und einfach unbrauchbar. Die nun durch die UREK-N präsentierte Lösung überzeugt. Daher lehnen wir den Streichungsantrag Rüegger mehrheitlich ab. Einige Fraktionsmitglieder werden dem Streichungsantrag jedoch zustimmen. Sie sehen insbesondere die Business Aviation und die Regionalflugplätze in Gefahr. Die Mehrheit der FDP-Liberalen Fraktion ist jedoch der Meinung, dass mit den aufgeführten Ausnahmen genau dieser Effekt eliminiert wurde.

Zum Schluss: Die Mehrheit der FDP-Liberalen Fraktion kann die Forderung nach Flugticketabgaben nachvollziehen und wird sie schlussendlich auch mittragen. Es darf aber nicht sein, dass die Luftfahrt für alle unsere Klimaprobleme hinhalten muss. Bereits heute unternimmt diese Branche überdurchschnittlich grosse Anstrengungen, um die von ihr verursachten Emissionen zu reduzieren, sowohl im Betrieb wie auch in der Technik. Einen Grossteil unseres Wohlstands haben wir der Luftfahrt zu verdanken. Kein anderer Verkehrsträger kann so viele Personenkilometer in dieser hohen Qualität

AB 2020 N 839 / BO 2020 N 839

bewältigen. Fliegen ist ein hohes Gut, und es liegt an uns, damit bewusst und eigenverantwortlich umzugehen.

Bäumle Martin (GL, ZH): Grundsätzlich ist klar, dass beim Klimaschutz die vollumfängliche Internalisierung der externen Kosten der richtige Weg wäre. Richtig wäre eigentlich eine wirksame Lenkungsabgabe, die hoch genug ist, dass sie bei voller Rückerstattung auch wirklich lenkt. Wir als Grünliberale wissen, dass dies in der Schweiz nicht mehrheitsfähig ist. Darum gehen wir auf den Weg, den die Kommission und die Räte beschreiten, nämlich den Weg einer Lenkungsabgabe mit einer Teilzweckbindung, die eben wirksam und mehrheitsfähig ist. Dazu steht in Artikel 31, dass die CO₂-Abgabe bis zu 210 Franken pro Tonne betragen soll. Das ist nicht genügend, um wirklich zu lenken, aber es ist eine Höhe, die eine Teillenkung erreicht, und mit der Teilzweckbindung können wir hier über den Klimafonds einiges erreichen.

Ich glaube, dass die Flugticketabgabe das wahrscheinlich wichtigste oder am meisten diskutierte Thema dieser CO₂-Gesetzgebung ist. Die Grünliberalen sagen klar Ja zur Flugticketabgabe, wie sie jetzt präsentiert wird. Auch hier gilt: Für eine wirklich lenkende Abgabe und eine volle Internalisierung bräuchte es ein anderes Preissignal. Aber wir sind für einen pragmatischen Weg, der funktioniert. Wir werden in diesem Sinne die Einzelanträge Fluri, Hurter Thomas und Regazzi klar ablehnen.

Corsia wäre eine Chance für die Branche. Wenn man aber hört – und ich war immer skeptisch –, was heute, nach Covid, diskutiert wird, wie Corsia abgeschwächt werden soll, bevor es überhaupt zum Fliegen kommt, dann schwächt dies das Vertrauen in dieses Instrument, das international aufgelegt und als Alternative angepriesen wurde, sehr stark.

Zur Minderheit Jauslin zu Basel: Wir Grünliberalen sind klar der Meinung, dass alle drei Landesflughäfen die Flugticketabgabe umsetzen müssen und sollen. Wir sind auch überzeugt und gehen davon aus, dass es möglich ist, dass wir sie auch in Basel unilateral einführen können und Frankreich hier nicht opponiert. In diesem Sinne lehnen wir den Antrag der Minderheit Jauslin ab, weil es aus unserer Sicht unnötig ist, hier zu legiferieren. Zudem ist der Antrag bezüglich dessen, was er eigentlich zu wollen vorgibt, nicht geschickt formuliert und birgt das Risiko, dass die Flugticketabgabe per se auf unbestimmte Zeit verzögert wird, wenn Frankreich hier sperren sollte. Das wollen wir nicht. Die Meinung ist klar: Ja zu einer Abgabe in Basel, aber



ohne hier eine spezielle Forderung ins Gesetz aufzunehmen; es reicht, dies für die Materialien festzuhalten. Wir werden den Antrag der Minderheit Egger Kurt unterstützen, der eigentlich besagt, dass für die Businessclass proportional etwas höhere Abgaben bezahlt werden müssen. Das ist unserer Ansicht nach absolut richtig, denn, wie ich einführend gesagt habe, die Ticketabgabe ist eigentlich zu tief.

Wir werden aber auf der anderen Seite den Einzelantrag Munz zu den Transferpassagieren ablehnen. Wir haben zwar Sympathie dafür, hier geht es aber auch um einen Kompromiss mit der Luftfahrtbranche und um eine wirtschaftsliberale Sichtweise, die uns bei einer Güterabwägung dazu bringt, zu sagen: Nein, das packen wir nicht auch noch in diese Vorlage hinein, weil wir ansonsten den Kompromiss mit der Luftfahrtbranche gefährden würden.

Zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt: Es wurde von Herrn Jauslin schon gesagt, der Ständerat hat hier in der Ratsdebatte einen Schnellschuss gemacht. Es ist Ihrer Kommission gelungen, hier einen guten Kompromiss mit klaren Ausnahmen für Werkflüge und Schulungsflüge zu erarbeiten und Doppelbelastungen zu verhindern. Mit der Grössenordnung von 500 bis 5000 Franken ist es auch mit der allgemeinen Ticketabgabe vergleichbar. In diesem Sinne werden wir hier der Mehrheit folgen und den Minderheitsantrag ablehnen, der maximal 20 000 Franken fordert, weil wir fürchten, dass wir damit möglicherweise die Branche der Business Jet Aviation gegen diese Vorlage aufbringen würden, weil sie überproportional belastet würde. Das wollen wir nicht riskieren.

Zum Schluss noch dies – ich werde im nächsten Block darauf zurückkommen -: Bei der Verwendung der Flugticketabgabe ist für uns zentral, dass Ihrer Kommission ein Schritt gelungen ist mit der Verteilung der einen Hälfte an die Bevölkerung und der anderen Hälfte für die Möglichkeit, über eine Branchenlösung Synfuel zu machen. Ich werde das im nächsten Block noch einmal kurz ausführen.

Hurter Thomas (V, SH): Kollege Bäumle, die Luftfahrt verursacht weltweit 2,8 Prozent der menschenverursachten CO₂-Emissionen – das ist unbestritten. Die Luftfahrt ist aber eine Branche, die die Entwicklung vorwegnimmt und deshalb auch diese Corsia-Massnahmen anstrebt, die übrigens ab 2027 verpflichtend werden. Nun meine Frage an Sie, weil Sie ja Corsia hier so schlechtgeredet haben: Können Sie mir neben der Luftfahrt eine Industriebranche nennen, die ein weltweites Abkommen hat?

Bäumle Martin (GL, ZH): Ich werde mit Ihnen gerne weiter über Corsia diskutieren, Herr Hurter. Ich sehe in Corsia durchaus Chancen. So, wie es aber aktuell international angegangen wird, besteht ein grosses Risiko, dass es ein reines Feigenblatt ist, um andere Massnahmen abzuwehren. Wenn wir uns aber finden – und da sind wir wieder bei Block 4 mit den synthetischen Fuels –, wenn die Flugbranche bereit ist, diesen Weg einzuschlagen, und dafür gibt es Signale, könnte Corsia so umgebaut werden, dass es am Ende dazu führt, dass wir 2050 CO₂- und klimaneutral fliegen können. Doch da braucht es international noch ein bisschen mehr, als bisher ausgehandelt wurde. Ich arbeite mit Ihnen gerne weiter daran.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Wir sprechen in Block 3 unter anderem jetzt zuerst über die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. Das ist eine Lenkungsabgabe, die bereits seit 2008 erhoben wird, und zwar auf Heizöl, Erdgas und Kohle. Sie ist breit akzeptiert, und sie ist gut akzeptiert, weil sie ein subsidiäres Instrument ist. Das heisst, der Abgabesatz wird nur dann angehoben, wenn die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen nicht genügend zurückgehen.

Das haben Sie ja auch bereits gehört: Heute wäre bereits ein Abgabesatz von 120 Franken pro Tonne CO₂ möglich. So weit ist man aber nicht gegangen. Man ist heute bei 96 Franken. Wie Sie wissen, werden von dieser Abgabe dann eben zwei Drittel an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurückerstattet. Das heisst, wir haben hier wirklich ein subsidiäres Instrument, das viele Staaten übrigens in dieser Form nicht kennen und um welches sie uns auch beneiden.

Der Abgabesatz von 210 Franken, der jetzt in Artikel 31 Absatz 2 zur Diskussion steht, ist also erneut ein maximaler Plafond. Er entfaltet natürlich eine Signalwirkung, weil Investoren wissen, dass sie ihn einkalkulieren müssen, wenn eben die entsprechenden Ziele nicht erreicht werden. Aber, wie Sie gesehen haben: Der Maximalsatz von 120 Franken war ja bisher auch nicht nötig. Dieser subsidiäre Mechanismus – den Abgabesatz nur so weit zu erhöhen, wie es nötig ist, wenn im Voraus festgelegte Zwischenziele nicht erreicht werden – hat sich bewährt. Auf diese Art wollen wir eben diese CO₂-Abgabe jetzt weiterentwickeln. Dass der Bundesrat den Abgabesatz auch senken kann, wenn die Zwischenziele erreicht werden, ist bereits heute geltendes Recht. Das steht bereits so in der Verordnung.

Die Minderheit Egger Mike zu Artikel 31 Absatz 3 ist aber vor allem aus einem anderen Grund abzulehnen. Wenn der Bundesrat nämlich dem Parlament jeden Erhöhungsschritt beantragen müsste, dann würde natürlich Zeit vergehen, und dann wäre auch die Planungssicherheit, die ja hier dermassen wichtig ist, nicht mehr gegeben. Man hat jetzt gerade gesehen, dass die hohe Akzeptanz der CO₂-Abgabe, wie sie heute und eben



bereits seit 2008 ausgestaltet ist, damit zusammenhängt, dass man Planungs- und Investitionssicherheit hat. Davon möchten wir nicht abrücken. Wir haben auch nicht gehört, dass die heutige Form nicht mehr unterstützt würde. Deshalb beantragen wir Ihnen, diesen Minderheitsantrag ebenso abzulehnen wie den Minderheitsantrag Egger Mike zu Absatz 2. Herr Egger möchte den Abgabesatz auf eine Bandbreite von null bis 120 Franken festlegen, also keine Entwicklung gegenüber heute vorsehen. Damit

AB 2020 N 840 / BO 2020 N 840

könnte man die Verminderungsziele nicht erreichen, und, wie gesagt, auch hier würde die Signalwirkung ausbleiben.

Zum Einwand, dass die Schweiz weltweit eine der höchsten CO₂-Abgaben habe und nur noch vom Spitzenreiter Schweden getoppt werde, möchte ich Folgendes präzisieren: Im Unterschied – und das ist eben der wesentliche Unterschied – zu den meisten anderen Staaten, die eine solche Abgabe haben, profitiert in der Schweiz die Staatskasse nicht von dieser Abgabe. Sie fliesst, wie gesagt, zu zwei Dritteln an die Bevölkerung und an die Wirtschaft zurück. Davon profitieren Familien und auch Personen mit tieferen Einkommen natürlich tendenziell stärker. Daher ist die CO₂-Abgabe, wie sie bei uns ausgestaltet ist, auch sozial verträglich.

Die Rückverteilung an die Wirtschaft – ich spreche jetzt zu Artikel 33 – erfolgt proportional zur Lohnsumme. Dieser Mechanismus entspricht dem Geist, dass man Energie belastet statt Arbeit. Wer also von der CO₂-Abgabe in der Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt ist, kann sich bereits heute davon befreien lassen. Das tönt jetzt natürlich sehr attraktiv: Ich lasse mich von der CO₂-Abgabe befreien! Da hat man das Gefühl, das sei eigentlich das Beste, was einem passieren kann. Da darf man natürlich nicht verschweigen, dass damit eine Verpflichtung verbunden ist, nämlich die eingesparte Abgabe in das Verminderungspotenzial zu investieren und damit dieses Potenzial auszuschöpfen. Hierzu muss man eine Verminderungsvereinbarung eingehen, d. h., man hat eben gemäss Artikel 33 eine Verminderungsverpflichtung.

Diese Verminderungsverpflichtung und diese Vereinbarung sind mit einigem Aufwand verbunden, weil man dann bei jedem Unternehmen schauen muss: Wie hoch ist das Potenzial? Wie sieht diese Vereinbarung aus? Wie kann man diese Verpflichtung eingehen? Wir haben ausgerechnet, dass es sich ungefähr bei einer jährlichen Abgabelast von 15 000 Franken lohnt, auf diesen Befreiungsmechanismus einzugehen und gleichzeitig eine Verminderungsverpflichtung auszuhandeln.

Jetzt sind die kleineren Firmen gekommen und haben gesagt, dass sie sich auch von der CO₂-Abgabe befreien lassen wollen. Ich weiss nicht, ob man ihnen dann auch deutlich genug gesagt hat, mit welchem Aufwand das verbunden ist, dass sie nicht einfach so befreit werden können. Der Ständerat hat deshalb gesagt, er möchte, dass sich kleinere Firmen auch zusammenschliessen können und bereits bei einer Abgabelast von 10 000 Franken eine solche Vereinbarung mit Verminderungsverpflichtung eingehen können.

Die Kommissionsmehrheit möchte jetzt diese Abgabebefreiung mit Verminderungsvereinbarung für alle Betriebe öffnen. Man kann das schon machen. Man wird am Schluss sehen, dass da wohl vor allem ein paar Leute und Firmen profitieren, die ein Geschäft mit dem Aushandeln dieser Vereinbarungen machen. Ich sage einfach, dass all diejenigen unter Ihnen, die sonst die Bürokratie und den Personalzuwachs beim Bund beklagen, sich einfach bewusst sein müssen: Wenn dann plötzlich Zehntausende von Firmen solche Vereinbarungen eingehen wollen, müssen sie diese mit dem Bund eingehen, weil es sich um eine Verfügung handelt. Das kann nicht einfach ein Privater abmachen. Es ist eine staatliche Verfügung, die dann bei Missachtung auch mit entsprechenden Sanktionen verbunden ist. Ich meine, diese Firmen profitieren ja von der Abgabebefreiung, und deshalb müssen sie auch die entsprechenden Verpflichtungen einhalten. Da müssen Sie sich dann nicht wundern, wenn das zu einem Bürokratiezuwachs führt.

Ich stelle hier keinen Antrag, aber ich muss Ihnen sagen: Ich denke, wenn Sie bei Absatz 1 Buchstabe d mit der Minderheit Masshardt gemäss Ständerat stimmen, dann unterstützen Sie das, was der Ständerat gemacht hat und was wir mitgetragen haben, nämlich eine Senkung der Abgabelast. So haben mehr Unternehmen diese Befreiungsmöglichkeit, auch die kleinen Firmen, indem sie sich eben auch zusammenschliessen können.

Auch bei Buchstabe a plädiere ich für die Minderheit Masshardt, und zwar weil ich der Meinung bin, dass die öffentliche Hand eine Vorbildfunktion hat. Sie soll mit gutem Beispiel vorangehen. Deshalb ist die Umsetzung von wirtschaftlich tragbaren Reduktionsmassnahmen in Betrieben der öffentlichen Hand, auch ohne Abgabebefreiung als Gegenleistung, eigentlich selbstverständlich. Es ist ja auch so, dass die Schulen, die Hallenbäder und die Kläranlagen nicht in einem internationalen Wettbewerb stehen.

Die Verminderungsverpflichtung richtet sich nach den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten jedes Unternehmens. Verlangt werden nur Massnahmen, die sich infolge der eingesparten Abgabe innerhalb von vier bis acht Jahren auszahlen. Auslandsmassnahmen sollen wirklich nur ein Notnagel sein und nur ergriffen werden, falls Unvorhergesehenes eintritt und falls die Investitionen nicht wie vorgesehen getätigt werden kön-



nen. Eine völlige Öffnung für internationale Bescheinigungen, wie das die Minderheit Rüegger bei Absatz 4 Buchstabe d fordert, geht viel zu weit. Damit vergrössern Sie die Bürokratie noch einmal um ein x-Faches, und das wollen Sie bestimmt nicht. Deshalb bitten wir Sie, bei Artikel 33 Absatz 4 Buchstabe d die Minderheit Rüegger abzulehnen.

Ich komme zu Artikel 34 Absätze 2 und 3. Hier geht es um die Berechnung der Sanktionen. Wenn jemand gesagt hat, er lasse sich befreien und gehe dafür eine Verpflichtung ein, diese Verpflichtung dann aber nicht einhält, dann braucht es natürlich Sanktionen. Ich bitte Sie, hier die Kommissionsmehrheit und damit auch den Ständerat zu unterstützen.

Ich komme jetzt zur Flugticketabgabe, Artikel 38a: Es ist so, der Bundesrat ist der Meinung, dass bei der Klimapolitik alle Sektoren ihren Beitrag leisten müssen, und deshalb geht es jetzt hier bei der Flugticketabgabe auch darum, dass man das Verminderungspotenzial ausschöpft, und zwar mit einer Lenkungsabgabe. Auch hier ist es eine Lenkungsabgabe, das Geld geht nicht in die Staatskasse, sondern die Hälfte wird der Bevölkerung und der Wirtschaft zurückverteilt, und die andere Hälfte geht in den Klimafonds, der ganz gezielt für die Innovation, zum Beispiel auch für die Unterstützung der Haushalte, eingesetzt werden kann.

Die Minderheit Egger Mike möchte die Flugticketabgabe ganz streichen. Wir bitten Sie, den Antrag dieser Minderheit abzulehnen. Es ist uns allen klar, dass die Luftfahrt zurzeit in einer sehr schwierigen Phase ist. Die Situation hat sich drastisch verschlechtert, und wann genau und ob überhaupt die Flugbewegungen jemals wieder auf das alte Niveau kommen, kann wahrscheinlich hier im Saal niemand sagen. Es ist aber so, dass sich insbesondere für Kurzstreckenflüge doch auch alternative Transportmittel anbieten. Frankreich zum Beispiel hat jetzt seine Finanzspritze an die Air France an die Bedingung geknüpft, dass Inlandflüge den TGV nicht konkurrenzieren dürfen.

Sie erinnern sich, wir haben in diesem Saal schon einmal eine Diskussion darüber geführt, ob man Inlandflüge in der Schweiz verbieten soll. Wir haben das abgelehnt, auch der Bundesrat hat das abgelehnt, aber wir sind der Meinung, dass wir natürlich jetzt wegen der Zusicherungen, die wir der Swiss und damit der Lufthansa gegeben haben, nicht bei unseren Klimazielen zurückstecken sollten, im Gegenteil: Wir haben der Lufthansa und der Swiss bei unseren Verhandlungen ganz klar gesagt – sie haben das gehört, und sie waren auch einverstanden damit –, dass unsere klimapolitischen Ziele in unserem Land unverändert gelten. Wir haben das übrigens auch schriftlich so festgehalten.

Als Sie in der ausserordentlichen Session über diese finanzielle Unterstützung sprachen, habe ich es deutlich gesagt: Der Bundesrat will diese Unterstützung, weil die Luftfahrt für unser Land volkswirtschaftlich wichtig ist – auch in Bezug auf die Arbeitsplätze –, aber deswegen rütteln wir nicht an unseren Klimazielen. Wir bitten Sie also, die Einzelanträge Fluri, Hurter Thomas und Regazzi abzulehnen, weil diese genau an diesen Grundsätzen, die wir auch mit der Swiss und der Lufthansa abgemacht haben, rütteln würden, insbesondere bei den Kurzstrecken. Diese machen in der Schweiz 80 Prozent der Abflüge aus. Hier kann man wirklich auch verstärkt darauf setzen, dass es eben alternative Transportmöglichkeiten gibt.

Ich kann Ihnen so viel versichern: Der Bundesrat hat sich verpflichtet, sich dafür einzusetzen, dass die Zugverbindungen in Europa ausgebaut und verbessert werden, insbesondere auch in Bezug auf die Nachtzüge. Wir sind in intensivem

AB 2020 N 841 / BO 2020 N 841

Austausch mit den SBB, und ich kann Ihnen sagen, ich bin recht zuversichtlich. Da bewegt sich einiges in eine gute Richtung. Daher denke ich umso mehr, dass es jetzt diese Lenkungsabgabe braucht.

Aus Sicht des Wirtschaftsstandorts Schweiz sind vor allem die direkten Langstreckenverbindungen relevant. Deshalb haben wir mit der Swiss in Bezug auf die Standortvorgaben klare Abmachungen getroffen. Ich hätte allenfalls ein gewisses Verständnis dafür gehabt, wenn man bei dieser Kategorie – sie macht allerdings nur 5 Prozent der Abflüge aus – die Flugticketabgabe verzögert hätte, aber, wie gesagt, der weitaus grösste Teil der Flüge sind eben Kurzstreckenflüge. Umgekehrt kann man sagen, dass bei den Langstreckenflügen natürlich auch der grösste Anteil an CO₂-Emissionen anfällt.

Eine zeitliche Verzögerung wäre vor allem auch aus folgendem Grund nachteilig: Wenn die Flugticketabgabe so ausgestaltet würde, dass wir jetzt zuerst wieder gewisse Zahlenvorgaben erfüllen müssten, müssen wir davon ausgehen, dass das zu einer Verzögerung von mindestens zwei Jahren führte, und das wäre natürlich auch ein schlechtes Signal.

Klar scheint mir hingegen, dass bei der Ausgestaltung der Flugticketabgabe der potenzielle Umwegverkehr zu berücksichtigen ist. Es ist sicher auch entscheidend, ob die Abflüge ab dem schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse, wo sie ja nach Schweizer Recht abgewickelt werden, ebenfalls mit einer Flugticketabgabe belastet werden können. Für Flüge ab dem schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse



kann die Schweiz gemäss Einschätzung des Bundesamtes für Justiz ihre Steuerhoheit geltend machen. Es kommt hinzu, dass Frankreich selber ja bereits heute eine Flugticketabgabe hat und diese demnächst auch erhöhen will. Und ich habe mich letztes Jahr mit dem Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse getroffen. Bei diesem Austausch gab es keine divergierende Interessen: Es war uns eigentlich klar, dass wir in die gleiche Richtung arbeiten wollen.

Die wichtigste Aussage ist, dass die Schweiz beim Flughafen Basel-Mulhouse ihre Steuerhoheit geltend machen kann. Wenn es aber zu Gesprächen mit Frankreich kommen sollte, werden wir diese führen. Ich kann Ihnen heute sagen: Sobald Sie Klarheit über die Flugticketabgabe geschaffen haben, werden wir sowieso Gespräche mit Frankreich aufnehmen und gar nicht warten, bis allenfalls irgendeine Opposition kommt; wir wollen diesen Punkt vielmehr klären.

Ich sehe aber auch, dass die Entwicklung in Bezug auf die Flugticketabgabe in allen unseren Nachbarstaaten nur in eine Richtung geht: Sie wird nämlich erhöht. Übrigens haben alle Nachbarstaaten heute schon eine Flugticketabgabe, wir sind mittlerweile die Einzigen, die noch keine haben – wir werden sie jetzt hoffentlich einführen. Ich bitte Sie, die Einführung der Flugticketabgabe aus den genannten Gründen nicht zurückzustellen und den Minderheitsantrag Jauslin für einen neuen Absatz 1bis bei Artikel 38a abzulehnen. Sie kennen mein Commitment wie auch die Einschätzung des Bundesamtes für Justiz.

Dass Passagiere, die auf einem Schweizer Flughafen nur umsteigen, also im Transit sind oder sich im Transfer befinden, auch eine Abgabe bezahlen, wie das der Einzelantrag Munz möchte, das lehnen wir ab. Wir sind der Meinung, es gebe gute Gründe, hier wirklich nur die Abflüge mit dieser Flugticketabgabe zu versehen, so, wie dies auch Ihre Kommission und der Ständerat vorgesehen haben.

Bei Artikel 38c will die Minderheit Egger Kurt die Abgabehöhe mit einem zusätzlichen Absatz 1bis nach Beförderungsklasse abstufen. Das ist in der Sache natürlich richtig: Aufgrund des Platzbedarfs belastet ein Passagier in der Businessclass das Klima etwa doppelt so stark und ein Passagier in der First Class etwa dreimal so stark wie jemand, der Economy reist. Allerdings lässt sich jetzt mit der Bandbreite von 30 bis 120 Franken bereits eine Lenkungswirkung erzielen. Den grössten Hebel, wie gesagt, haben wir sicher bei den Kurzstreckenflügen, sobald und sofern wir dort ein realistisches Angebot an alternativen Transportmitteln haben.

Die voraussichtlichen CO₂-Emissionen eines Flugs sind gemäss Mehrheitsantrag zu Artikel 38c Absatz 5 neu auszuweisen. Es gibt dazu auch eine Motion Bourgeois (19.3047), die das verlangt hat, das setzen wir jetzt um. Das heisst, man wird dann transparent ausweisen können, wie hoch die CO₂-Emissionen tatsächlich sind. Ich sage das im Wissen darum, dass dies methodisch nicht ganz ohne ist, aber wir werden eine Möglichkeit finden, Transparenz zu schaffen.

Ich komme zu Artikel 38c Absatz 3: Der Bundesrat kann gemäss dieser Bestimmung Massnahmen zur Verminderung des Treibhausgasausstosses berücksichtigen, das heisst, eine ausserordentlich effiziente Flotte oder die Beimischung von erneuerbaren Flugtreibstoffen können berücksichtigt werden. Sie wollen ja mit dem Klimafonds gerade auch Flugtreibstoffe aus erneuerbaren Energieträgern fördern. Die Minderheit Jauslin will jetzt aber nicht nur freiwillige Anstrengungen honorieren, sondern auch die Einhaltung von international vereinbarten Massnahmen, die im Falle des europäischen Emissionshandels sogar im CO₂-Gesetz vorgeschrieben ist. Dass hier keine kumulative Belastung mit Corsia eintreten darf, haben Sie aber in Artikel 19 Absatz 4 bereits festgehalten; das müssen Sie hier nicht noch einmal tun.

Es wurde gefragt, ob man mit Corsia und dem Emissionshandel und der Flugticketabgabe nicht eine Mehrfachbelastung habe. Es ist eben so: Die Flugticketabgabe zielt auf die Passagiere ab, das ist eine Lenkungsabgabe. Der Emissionshandel und Corsia hingegen setzen beim Betreiber an: Sie setzen Anreize, damit eben die Betreiber von Luftfahrtgesellschaften besonders effiziente Flugzeuge einsetzen. Das sind eben unterschiedliche Ebenen, und deshalb sollten Sie diese nicht vermischen. Deshalb macht es durchaus Sinn, dass Sie mit der Flugticketabgabe eine Lenkungsabgabe für die Bevölkerung, für die Passagiere einsetzen und gleichzeitig mit dem Klimafonds die Möglichkeit schaffen, dort auch die Bevölkerung zu unterstützen.

Ich komme jetzt noch zu Artikel 38gbis ff. Hier geht es um die allgemeine Luftfahrt. Die Tatsache, dass "einfache" Fluggäste eine Flugticketabgabe bezahlen und die Privatflüge, also insbesondere die Businessjets, nicht belastet werden, ist natürlich stossend. Der Ständerat hat hierzu zwar einen Einzelantrag Minder angenommen, Ihre Kommission aber gleichzeitig gebeten, diese Bestimmungen noch einmal anzuschauen. Die Kommission hat sich sehr eingehend damit befasst und nun eine wirklich gute Lösung ausgearbeitet. Mit dem minimalen Startgewicht von 5700 Kilogramm hat sie auch die Vollzugstauglichkeit sichergestellt. Damit, glaube ich, wäre ich jetzt durch.

Ich möchte noch kurz auf die Ausführungen von Herrn Nationalrat Rösti eingehen, der sich für die ländliche Bevölkerung starkmacht: Herr Rösti, ich bin der Meinung, in unserem Land spielt man ländliche nicht gegen städtische Regionen aus. Diese Art von Spaltung hat in unserem Land eigentlich – und ich würde sagen: Gott



sei Dank! – keine Tradition. Bei uns, in unserem Land, haben wir Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung, der Agglomerationen, der ländlichen Bevölkerung. Die Tradition, auch die politische Tradition, Gott sei Dank, ist in unserem Land die, dass wir für alle Bedürfnisse eine Lösung und auch immer wieder einen Ausgleich suchen. In diesem Sinne bin ich nach wie vor der Meinung, dass dieses CO₂-Gesetz für die ländliche Bevölkerung viele Vorteile birgt. Gerade wenn Sie den Klimafonds anschauen, den wir ja nachher noch diskutieren werden, haben wir dort die Möglichkeit, ganz spezifisch zum Beispiel jene Menschen besser als bisher zu unterstützen, die zwar ein tieferes Einkommen haben, aber trotzdem klimaverträglich leben wollen und beispielsweise ihre alte Heizung gegen eine neue mit erneuerbaren Energien auswechseln möchten. Das ist ein Beispiel für eine konkrete Massnahme.

Was ich gesagt habe, ist, dass die ländliche Bevölkerung die Auswirkungen des Klimawandels stärker spürt; das habe ich gesagt. Damit meine ich Hochwasser, Murgänge, Überschwemmungen, Hangrutsche, aber auch die Folgen für den Tourismus, der sich natürlich vor allergrössten Herausforderungen gestellt sieht. Ich habe nicht gesagt, dass die ländliche Bevölkerung mit diesem Gesetz dann keine Probleme mehr hat. Was ich gesagt habe, ist, dass die Sensibilität dort besonders gross ist. Deshalb ist es wichtig, dass wir

AB 2020 N 842 / BO 2020 N 842

aufzeigen, was wir tun können, und mit diesem Gesetz leisten wir einen Beitrag dazu.

Trotzdem müssen wir ganz konkret zeigen, dass dieses Gesetz Massnahmen enthält, welche die ländliche Bevölkerung auch und ganz spezifisch unterstützen. Wir werden im nächsten Block noch darüber diskutieren. Es gibt dort zum Beispiel einen Einzelantrag Paganini, der vorsieht, dass wir bei Auswirkungen oder Anpassungsmassnahmen aufgrund des Klimawandels konkrete Unterstützungsmassnahmen aus den Erlösen der Sanktionen finanzieren können.

Zum Beispiel hat jetzt eine Untersuchung gezeigt, dass die Bilanz bei der Flugticketabgabe für die Menschen in den ländlichen Kantonen am positivsten ist – übrigens auch für die ältere Bevölkerung. Ich glaube, es ist in diesem Sinne ein ausgewogenes Gesetz, bei welchem wir nicht Land gegen Stadt ausspielen, sondern aufzeigen, wo die Menschen leben, die im Moment die Auswirkungen des Klimawandels am stärksten spüren: in den ländlichen Regionen. Ich habe es gestern schon gesagt, und ich sage es noch einmal: Die Landwirtschaft spürt diese Auswirkungen auch sehr stark, und deshalb müssen wir hier zusammenarbeiten und nicht unser Land spalten.

Ich komme zur Zusammenfassung: Ich möchte Ihnen empfehlen, jeweils der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und die Minderheits- und die Einzelanträge abzulehnen. Eine Ausnahme bilden die Artikel 33 und 34. Bei Artikel 33 Absatz 1 Buchstaben a und b sowie Absatz 4 Buchstabe bbis empfehle ich Ihnen, die Minderheit Masshardt zu unterstützen. Bei Artikel 33 Absatz 4 Buchstabe d empfehle ich Ihnen hingegen, der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Rüegger abzulehnen.

Hurter Thomas (V, SH): Frau Bundespräsidentin, wir alle wissen, dass die Luftfahrt weltweit für 2,8 Prozent des von Menschen verursachten CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Wenn wir nur die Schweiz anschauen, ist es ein Tausendstel. Zeigt das nicht gerade, dass eben solche regionalen und lokalen Massnahmen wie die Flugticketabgabe dazu führen, dass nicht gelenkt, sondern abgelenkt wird, weil damit Umwegverkehr produziert wird, das Klima stärker belastet wird und schlussendlich auch internationale Abkommen wie Corsia, das weltweit einzigartig ist, torpediert werden?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Herr Nationalrat Hurter, die Flugticketabgabe ist, ich habe es Ihnen gesagt, in allen Nachbarstaaten der Schweiz bereits eingeführt. Sie ist tiefer als das, was Sie jetzt gesagt haben. Ich kann Ihnen sonst die Zahlen nennen, aber das interessiert Sie vielleicht gar nicht so. Frankreich hat eine Flugticketabgabe, Italien, Deutschland, Österreich ebenfalls. Frankreich will sie, wie gesagt, jetzt auch erhöhen. Es ist eben nicht so, dass wir da etwas ganz Einzigartiges machen würden, sondern wir holen eigentlich nach, was andere auch getan haben. Das ist das eine.

Das andere: Ich denke, es ist wünschenswert, dass wir gerade im Flugbereich internationale Regelungen finden, denn Fliegen ist ein internationales Business. Ich habe Ihnen aber gesagt, dass Corsia und auch der Emissionshandel Anreize für die Betreiber der Fluggesellschaften sind. Die Fluggesellschaften sollen sich überlegen, wie sie dort Einsparungen machen können, indem sie eben ihre Flotten erneuern, indem sie auch andere Treibstoffe einsetzen. Wir werden sie ja mit dem Klimafonds noch unterstützen. Das ist eine gute Kombination.

Die Flugticketabgabe wendet sich an die Passagiere. Diese Abgabe bezahlen die Passagiere; es ist nicht die Fluggesellschaft, die sie bezahlt. Wenn diese Abgabe keine Lenkungswirkung hätte, würde sie auch nicht



eingeführt. Eigentlich müssten Sie ja dafür sein, wenn sie keine Lenkungswirkung hätte. Denn jetzt sagen Sie, es passiert mal gar nichts. Es ist eben schon häufig so, dass man gerade bei Kurzstreckenflügen, wo man jetzt und dann zunehmend eine Alternative hat, einfach abwägt – und das ist ja das, was man mit dieser Flugticketabgabe will.

Fluri Kurt (RL, SO): Frau Bundespräsidentin, nach Ihrem flammenden Votum für die Flugticketabgabe könnte man sich einmal mehr fragen, wieso der Bundesrat dieses Projekt nicht von sich aus gebracht hat. Aber lassen wir das.

Ich gebe zu, dass ich intellektuell simpel strukturiert bin. Aber wenn ich sehe, dass wir die schweizerischen Fluggesellschaften in der einen Session massiv unterstützen, mit viel Geld, und in der nächsten Session danach trachten, die Flugbewegungen zu reduzieren, dann kann sich ein Gefühl der Widersprüchlichkeit einschleichen. Haben Sie ein gewisses Verständnis dafür?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Der Bundesrat unterstützt die Flugticketabgabe. Das Gesetz geht ja auf 2016 zurück, und vorbereitet wurde es schon lange vorher. Die Situation hat sich schon entscheidend verändert, das zeigt die Wissenschaft in Bezug auf die Klimaveränderung ganz deutlich. Der Bundesrat unterstützt auch Ihre Ziele: Er hat in der Zwischenzeit auch netto null als Ziel für 2050 festgelegt. Deshalb kann er jetzt auch diese Massnahme unterstützen.

Ich bin froh, dass Sie das ansprechen: Es war in der ausserordentlichen Session schon ein Thema, dass manche diese Unterstützung nicht wollten, weil sie das klimapolitisch nicht mittragen könnten. Ich denke, der Bundesrat ist sehr glaubwürdig. Er hat damals gesagt: Wir unterstützen die Luftfahrt, weil sie diese Mittel jetzt braucht; es sind Mittel, die gesprochen werden, damit die Luftfahrt keine Liquiditätsprobleme bekommt. Doch wir sind auch der Meinung, dass die Swiss und die Lufthansa gut aufgestellt sind.

Volkswirtschaftlich brauchen wir vor allem die Langstreckenanbindung, die direkten Langstreckenflüge. Ich sage es noch einmal: Die Lenkung der Flugticketabgabe wird sich vor allem bei den Kurzstreckenflügen auswirken. Dass wir heute sagen, dass wir Klimaziele haben und verstärkt auch Alternativen suchen, ist kein Widerspruch. Es heisst, dass wir den volkswirtschaftlichen Nutzen der Luftfahrt nicht schmälern, aber dort, wo es sinnvolle Alternativen gibt, etwas für das Klima tun.

Regazzi Fabio (M-CEB, TI): Signora presidente della Confederazione, con questa misura evidentemente si andrà a penalizzare tutto il settore dell'aviazione. Il Consiglio federale ha fatto una valutazione su quanti posti di lavoro sono a rischio, quando verranno applicate queste tasse sui biglietti d'aereo?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Schauen Sie, Herr Regazzi, wenn Sie die Luftfahrt anschauen, vor allem die Betriebe, die Gesellschaften, die wir jetzt unterstützt haben – Sie haben das in der ausserordentlichen Session ja auch gemacht –, so sehen Sie: Das sind gut aufgestellte, gesunde Betriebe. Diese haben jetzt ein Problem, weltweit haben alle Luftfahrtgesellschaften ein Problem, aber es sind gut aufgestellte Betriebe. Sie wissen, sie haben schon vor Corona gewusst, in welche Richtung es sich entwickelt, dass nämlich Kurzstreckenflüge in Zukunft vermehrt durch Bahnfahrten ersetzt werden. Das sind für sie keine News.

Es war ja auch vor Corona schon klar, dass die Flugticketabgabe diskutiert wird. Sie erinnern sich, der Ständerat hat es im September bereits so beschlossen, und zwar mit grossen Mehrheiten. Da überraschen wir die Fluggesellschaften nicht. Deshalb sollten wir jetzt auch nicht so tun, als ob die Flugticketabgabe die Fluggesellschaften im Mark treffen würde. Vielmehr haben sie diese Entwicklung gekannt, sie arbeiten auch in diese Richtung. Jetzt haben wir sie aber kurzfristig wegen dieser Corona-Situation unterstützt und gestärkt. Ich denke, beides ist genau richtig, und es ist auch eine sehr kohärente Haltung.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Frau Bundespräsidentin, Ihnen ist ja sicher auch nicht entgangen, dass zum Beispiel die Swiss rund 8 Milliarden Franken in neue Flugzeuge investiert hat. Mit der Flugticketabgabe, mit welcher eben die Fluggesellschaften abgabepflichtig sind und nicht die Passagiere direkt, werden ihnen Hunderte von Millionen Franken

AB 2020 N 843 / BO 2020 N 843

an liquiden Mitteln entzogen. Der Flughafen Lugano-Agno ist zum Beispiel in Konkurs, er ist weg. Sie sind auch Infrastrukturministerin, was sagen Sie hinsichtlich der Regional-Airports dazu? Mit dieser Flugticketabgabe werden diese niemals mehr konkurrenzfähig sein können. Was machen Sie als Infrastrukturministerin dann mit all diesen Flughäfen, wenn sie zugrunde gehen? Übernehmen Sie die Verantwortung dafür?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ja gut, Herr Wasserfallen, jetzt sollten wir die Dinge wieder ein



bisschen am richtigen Ort haben. Die Probleme der regionalen Flughäfen, die wir beide ja sehr gut kennen, haben mit der Flugticketabgabe rein gar nichts zu tun – einfach damit wir das klarstellen.

Wir tun schon gut daran zu schauen, wo wir bei der Luftfahrt die volkswirtschaftlichen Interessen haben; es ist wichtig, dass wir dort die Verantwortung wahrnehmen. Wir haben aber auch die Klimaverantwortung und müssen hier richtige Zeichen setzen. Noch einmal: Die Flugticketabgabe ist eine Lenkungsabgabe. Sie gibt den Passagieren die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu wählen. Vor allem bei kurzen Strecken stellt sich in Zukunft vermehrt die Frage: Nehme ich jetzt hier das Flugzeug und bezahle einen Aufpreis, oder nehme ich vielleicht ein anderes Transportmittel?

Die Flugticketabgabe geht ja zur Hälfte in den Klimafonds. Ich bin froh, wenn wir jetzt dann in Block 4 diesen Fonds miteinander anschauen können. Sie werden sehen, dass dieser Klimafonds für unser Land und auch für die verschiedenen Regionen in unserem Land von grossem Nutzen ist. Wir machen etwas damit, wir nehmen das Geld nicht einfach für den Staat und sagen, okay, jetzt erfreuen wir uns einer gut gefüllten Bundeskasse. Wir geben die eine Hälfte des Geldes vielmehr direkt den Leuten zurück, der Bevölkerung und der Wirtschaft, während die andere Hälfte in den Klimafonds fliesst; wir werden das jetzt gleich sehen. Wir werden sehen, dass wir über unseren Investitionsfonds wirklich sinnvoll investieren können. Herr Wasserfallen, das muss Sie interessieren! Es muss Sie interessieren, dass wir dort wirklich noch viel stärker investieren können – dann haben wir einen doppelten Gewinn.

Bei den Regionalflughäfen ist es nicht eine Frage der Flugticketabgabe. Die Schwierigkeiten der Regionalflughäfen sind nicht neu, sie bestehen schon seit sehr langer Zeit, lange bevor ich Infrastrukturministerin geworden bin.

Haab Martin (V, ZH): Geschätzte Frau Bundespräsidentin, Sie haben heute bereits mehrere Male erwähnt, dass vor allem die Landwirtschaft unter den Folgen des Klimawandels zu leiden hat und dass sie es in diesem Land auch schon spürt. Gibt es aus Ihrer Sicht auch positive Aspekte für die Landwirtschaft, wie zum Beispiel verlängerte Vegetationszeiten oder die Möglichkeit des Anbaus von neuen Kulturen?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ja, durchaus. Wir sprechen in der ganzen Klimadiskussion natürlich auch über Anpassungsmassnahmen. Es gibt ja verschiedene Massnahmen. Es geht darum, Klimaschäden zu vermeiden oder zu vermindern. Es gibt aber auch die notwendigen Anpassungsmassnahmen. Es gibt einen ganzen Aktionsplan des Bundesrates zu den Anpassungen. Da ist natürlich auch die Landwirtschaft gefordert, möglicherweise positive Resultate zu erzielen. Diese Möglichkeiten sollen wir auch nutzen, oder wir sollen aufgrund von Anpassungen sagen, dass etwas in der Schweiz nicht mehr möglich ist und dass man dann vielleicht in Zukunft in der Schweiz andere Dinge anbauen muss. Ich weiss jetzt auch nicht gerade, was das sein könnte.

Die ganze Frage der Anpassung an den Klimawandel ist von daher ein wichtiges Element. Es ist nicht Inhalt der CO₂-Gesetzgebung. Es gibt aber, wie gesagt, einen ganzen Aktionsplan. Ich kann Ihnen diesen gerne mal zustellen. Dort werden auch Mittel eingesetzt. Das ist ganz klar. Wir werden jetzt in Block 4 ja auch noch Anpassungsmassnahmen für die ländlichen Regionen diskutieren, damit dort vor allem den Kantonen und den Gemeinden auch Mittel zur Verfügung gestellt werden, um sich besser auf diese Schwierigkeiten vorbereiten zu können.

Page Pierre-André (V, FR): Je souhaite intervenir très brièvement. Madame la présidente de la Confédération, vous avez parlé d'un soutien accordé à l'agriculture pour de nouveaux produits. Ce soutien proviendrait-il du fonds pour le climat?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Nein, das ist nicht im Klimafonds vorgesehen. Das steht im Aktionsplan "Anpassungsmassnahmen an den Klimawandel in der Schweiz".

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: L'article 31 concerne la taxe sur le CO₂ sur les combustibles. Cette taxe sur le CO₂ est vraiment l'un des grands succès de la politique climatique suisse. Elle explique dans une large mesure pourquoi la consommation de mazout et de gaz a régressé d'une vingtaine de pour cent en dix ans. Elle incite à investir dans l'assainissement des bâtiments et dans l'efficacité des entreprises.

Le système de redistribution presque unique au monde, que nous connaissons évite que cette taxe ait un effet social négatif. En effet, plus des deux tiers du produit de cette taxe sont restitués à la population sous la forme d'un rabais forfaitaire sur la prime d'assurance-maladie de chaque habitant en Suisse.

L'augmentation lente, progressive et planifiable de la taxe, qui vous est proposée par le Conseil fédéral et à laquelle le Conseil des Etats et notre commission vous proposent d'adhérer, est encore plus sociale, puisque



l'entier du prélèvement additionnel serait restitué, dès lors que la part affectée au programme Bâtiments est plafonnée à 450 millions de francs par année.

La minorité Egger Mike souhaite limiter la taxe à 120 francs par tonne de CO₂. La majorité de la commission vous recommande de rejeter cette proposition, car si elle était acceptée, il faudrait alors des prescriptions bureaucratiques beaucoup plus importantes pour obtenir un effet équivalent.

Le système de la taxe sur le CO₂ est profondément libéral, parce qu'il se base sur la vérité des coûts et que chacun est libre de réagir comme il l'entend face à la taxe, de la payer, d'investir ou d'adapter son comportement à sa manière. C'est un système extrêmement décentralisé et efficace.

La seconde minorité Egger Mike, à l'alinéa 3, vous propose de limiter la marge de manoeuvre du Conseil fédéral s'agissant de la fixation de la taxe en fonction des objectifs. Ici aussi, si cette minorité aboutit finalement à ne pas augmenter la taxe, il faudra alors plus d'instruments bureaucratiques pour atteindre les objectifs. Cela n'a pas de sens.

Les articles 33 et 34 concernent la libération de la taxe en échange d'investissements de la part des exploitants. Comme la Suisse a une économie ouverte vers l'extérieur, nous avons souhaité que les entreprises exposées à la concurrence internationale puissent décider, plutôt que de payer la taxe, d'investir un montant à peu près équivalent voire supérieur dans la diminution de leurs émissions. Ces entreprises peuvent se faire exempter de la taxe ou plutôt obtenir son remboursement. L'engagement pris en contrepartie doit être sérieux. Personne ne conteste le principe de ce système et, malgré quelques doutes initiaux, il faut reconnaître qu'il fonctionne bien.

La majorité de notre commission a souhaité étendre ce dispositif aux activités de droit public. Même si, en général, l'exposition à la concurrence n'est pas le problème, on a jugé que le fait de prendre un engagement de réduction, et donc de devoir réfléchir à sa consommation d'énergie, a des effets tellement positifs qu'il est possible d'étendre cette possibilité.

La minorité Masshardt estime qu'il faut en rester à l'idée originelle et se limiter aux activités où la concurrence joue un rôle.

Le Conseil fédéral avait prévu un seuil de 15 000 francs de taxe acquittée par année pour entrer dans ce système d'exemption en échange de mesures. Le Conseil des Etats a

AB 2020 N 844 / BO 2020 N 844

abaissé ce seuil à 10 000 francs et la majorité de notre commission propose de renoncer au seuil.

Pourquoi cette position? De l'avis de la majorité de la commission, une société qui paie par exemple 4000 francs de taxe sur le CO₂ par année et qui prendrait un engagement sur huit ans pourrait se voir restituer 32 000 francs de taxe. Cela permet, avec cette somme et quelques moyens additionnels, d'exiger des projets de réduction substantiels – on n'est donc plus dans la bagatelle.

La majorité estime qu'une limite naturelle s'imposera si les coûts de transaction sont trop élevés, mais qu'il n'est pas nécessaire de fixer un seuil dans la loi. Avec une approche standardisée, les coûts de transaction peuvent être bas. Pour cette raison, je dois fermement contredire Mme Sommaruga, présidente de la Confédération, et vous inviter, à l'article 33 alinéa 1 lettre b, à approuver la proposition de la majorité de la commission et à rejeter la proposition de la minorité Masshardt.

A l'article 33, la minorité Rüeeggler propose de permettre aux entreprises de se libérer de la taxe sur le CO₂ en achetant des attestations internationales en grand nombre. Cette mesure dénaturerait complètement le système et n'a aucun sens. Elle conduirait à maintenir en Suisse un niveau excessif de consommation de produits pétroliers et de gaz. Pour cette raison, la majorité de la commission vous propose de rejeter cette proposition.

Les articles 38a à 38g concernent la taxe sur les billets d'avion. Constatant que les émissions de l'aviation sont désormais responsables de 10 pour cent des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse, et même davantage en tenant compte du forçage radiatif des émissions des avions à très haute altitude, le Conseil des Etats a jugé qu'il fallait faire pression pour contenir la demande de trafic aérien.

Le nombre de kilomètres parcourus a aussi triplé en dix ans, et les émissions de CO₂ ont augmenté de 40 pour cent entre 2005 et 2015. L'évolution qui pousse à prendre l'avion comme on prend l'autobus n'est plus acceptable. Le Conseil des Etats a donc proposé d'instaurer une taxe sur les billets d'avion, qui s'élèverait à un montant entre 30 et 120 francs. Notre commission s'y est très clairement ralliée.

Le renchérissement substantiel des vols court-courriers rendrait nettement plus attractive l'utilisation du train. Il inciterait en outre à réduire quelque peu la consommation générale de vols. Notons, à cet égard, que notre commission a prévu que les émissions probables de CO₂ du vol devraient figurer à l'avenir sur les offres de vol.



Au niveau de la redistribution, la taxe sur les billets d'avion ne serait absolument pas un problème: les grands consommateurs d'avion, en termes de nombre de voyages et de kilomètres parcourus, sont les milieux les plus aisés de la société, comme le montre très clairement la statistique du microrecensement mobilité et transports. Les ménages gagnant moins de 4000 francs par mois ne s'offrent, en moyenne, que 0,3 voyage en avion par année et par personne, alors que les ménages gagnant plus de 12 000 francs par mois s'en offrent, en moyenne, 1,7. En outre, comme au moins la moitié du produit de la taxe serait redistribuée forfaitairement aux ménages, en fonction du nombre de personnes, il est clair que les milieux modestes seraient les bénéficiaires de ce système.

La majorité de la commission vous propose donc de rejeter la proposition de la minorité Rüegger visant à biffer complètement le chapitre. Ce serait vraiment une erreur.

A l'article 38a, notons la minorité Jauslin, qui veut conditionner l'entrée en vigueur de la taxe sur les billets d'avion à la garantie qu'elle soit aussi appliquée dans le secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. L'Office fédéral de la justice a été très clair à ce sujet: l'accord qui nous lie à la France nous permet d'appliquer cette taxe dans le secteur suisse. Il n'y a donc pas de raison de voter cette minorité.

Une proposition Munz prévoit que les passagers en transit soient également soumis à la taxe. La commission n'en a pas débattu.

La commission n'a pas non plus discuté des propositions identiques Hurter Thomas, Regazzi et Fluri, qui visent à attendre qu'après l'effondrement dû à la crise du coronavirus, les émissions de CO₂ de l'aviation soient remontées à 80 pour cent du niveau de 2019 avant d'introduire la taxe. A ce propos, je peux dire deux choses. Premièrement, à terme, il faut viser bien plus que 20 pour cent de réduction dans l'aviation, ce qui est atteignable par la rationalisation, par l'usage du train et par le kérosène de synthèse que la commission entend encourager en y consacrant précisément une partie du produit de la taxe. Adopter ces propositions serait un message paradoxal. On ne veut pas retourner au niveau de 80 pour cent des émissions de 2019.

Deuxièmement, il faut être cohérent. Il y a un mois, votre assemblée a refusé d'établir un lien fort entre l'aide à l'aviation dans le cadre de la crise du coronavirus et le climat, estimant qu'il ne fallait pas mélanger le court terme, c'est-à-dire la conjoncture, et le structurel, c'est-à-dire le climat. Il serait donc incohérent d'établir maintenant ce lien en acceptant ces propositions individuelles.

A l'article 38c, la commission vous propose de rejeter la proposition Egger Kurt, qui prévoit une taxation plus élevée pour les billets de catégories "business" et première classe. La commission considère que cela serait excessif.

J'en viens maintenant à la taxe sur l'aviation privée. Comme l'a expliqué Mme Sommaruga, présidente de la Confédération, c'était une proposition du sénateur Minder de frapper d'une taxe forfaitaire tous les décollages de l'aviation privée. M. Minder trouve en effet injuste de taxer le billet d'avion des compagnies qui exploitent des lignes aériennes ou des avions charters mais pas l'aviation privée. Sur le principe, il a raison, mais cette taxe aurait eu l'inconvénient d'être complètement arbitraire, puisqu'elle traiterait de la même manière un court vol autour de la Blümlisalp et la traversée de l'Atlantique en jet privé de quinze tonnes. Il est évident que, sur le plan du climat, cela n'a pas le même impact.

Pour cette raison, après avoir entendu les milieux concernés, la majorité de la commission vous propose une modification du concept. La taxe serait appliquée seulement aux jets privés d'une masse au décollage de plus de 5700 kilogrammes. La taxe irait de 500 francs à 5000 francs. Bien évidemment, le Conseil fédéral fixerait un tarif tenant par exemple compte de la distance et du poids. Si le carburant est soumis à la taxe sur les huiles minérales, le vol serait exempté de la taxe sur les jets privés, pour éviter une double taxation. Avec notre solution, on éviterait de chicaner les écoles d'aviation et la petite aviation de loisirs, dont les émissions sont négligeables, mais on enverrait un signal clair pour limiter la contribution des jets privés au réchauffement climatique.

La minorité Rüegger propose de renoncer complètement à la taxe sur les jets privés et, donc, de biffer les articles 38gbis à 38gquinquies. La majorité de la commission s'oppose clairement à ce rejet et vous propose d'approuver la taxation de l'aviation.

A l'article 38gquater, la minorité Klopfenstein Broggini estime que le montant maximal de 5000 francs serait trop faible. Elle propose une somme maximale de 20 000 francs. Selon la majorité de la commission, 5000 francs serait déjà un signal très clair à l'égard de ceux qui volent dans de gros jets privés sur de longues distances. Elle estime donc que ce serait suffisant.

Je vous invite donc à suivre la majorité de la commission.

Clivaz Christophe (G, VS): Monsieur Nordmann, j'ai une question qui concerne l'article 38c alinéa 5, qui se rapporte à la déclaration, dans les offres de vol, des émissions probablement causées par un vol. Est-ce



que j'ai bien compris que, par cette disposition, on entend bien déclarer l'ensemble de l'impact climatique de l'aviation, en tenant compte de l'ensemble des gaz à effet de serre et pas seulement du CO₂, en l'occurrence également des effets sur le climat liés aux traînées de condensation?

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Oui, absolument, c'est d'ailleurs un point qu'il vaut la peine de clarifier. L'aviation contribue doublement au réchauffement climatique. Il y a l'effet dû aux émissions de CO₂, et puis il y a l'effet causé par les traînées de condensation et les autres

AB 2020 N 845 / BO 2020 N 845

émissions durant les vols. Le fait que l'activité se fasse à haute altitude est aussi à prendre en compte. On estime donc que l'effet de réchauffement d'un gramme de CO₂ issu de l'aviation est à peu près deux fois supérieur à l'effet de réchauffement d'un gramme de CO₂ émis au sol. C'est pour cela que la combustion de kérosène est responsable d'environ 10 pour cent des émissions de CO₂, mais d'environ 20 pour cent de l'effet de réchauffement depuis la Suisse. Aussi, le trafic aérien depuis la Suisse contribue au réchauffement climatique dans une mesure à peu près égale au trafic routier en Suisse.

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Wir kommen vor den Abstimmungen noch kurz zu meinen Erklärungen. Ich äussere mich zum Kern und gleichzeitig zum grossen Erfolgsrezept der schweizerischen Klimapolitik, nämlich zur Lenkungsabgabe.

Die CO₂-Abgabe soll im neuen Gesetz, genau wie im alten, zu zwei Dritteln über die Krankenkassen an die Bevölkerung respektive zusätzlich auch an die Wirtschaft zurückverteilt werden. Ein Drittel wird zweckgebunden im Klimabereich eingesetzt. Da also immer von zusätzlichen Belastungen gesprochen wird, muss klar festgehalten werden, dass nur ein Drittel der Nettobelastung bestehen bleibt und dass auch dieser – beispielsweise im Rahmen einer Sanierung eines Gebäudes – zurückgeholt werden kann. Wir bestätigen mit dieser Vorlage auch die Beschlüsse bei der Energiestrategie, wonach für die Teilzweckbindung für das Gebäudeprogramm maximal 450 Millionen Franken zur Verfügung stehen; das regeln wir dann in Artikel 48a. So gesehen, wird also die gesamte zusätzlich erhobene Abgabe zurückverteilt.

Der Ständerat wie auch die Kommissionsmehrheit wollen dem Bundesrat die Kompetenz geben, die Abgabe auf maximal 210 Franken zu erhöhen. Die Minderheit Egger Mike will den Abgabesatz zwischen null und 120 Franken festlegen; sie geht also sogar noch hinter den geltenden Abgabesatz zurück. Die Kommission lehnte dies mit 18 zu 7 Stimmen ab.

Bei Absatz 3 möchte die Minderheit Egger Mike den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Festlegung der Abgabehöhe beschneiden respektive diese Kompetenz an das Parlament delegieren. Mit Verweis auf die zusätzliche Bürokratie und mit dem Hinweis, dass der Bundesrat seine Kompetenz bisher sehr vorsichtig eingesetzt und den Rahmen nicht voll ausgeschöpft hat, wurde der Antrag Egger Mike – die jetzige Minderheit Egger Mike – von der Kommission mit 18 zu 7 Stimmen abgelehnt.

In Artikel 33 weiten wir dann die Möglichkeiten für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe massiv aus. Es ist der Kommission ein grosses Anliegen, dass die CO₂-Abgabe nicht zum Wettbewerbsnachteil wird. Die Ausweitung auf öffentlich-rechtliche Tätigkeiten ist da vielleicht noch nicht matchentscheidend. Die Kommissionsmehrheit ist aber der Meinung, dass die positiven Effekte der Zielvereinbarung auch in diesem Bereich ermöglicht werden sollen, beispielsweise für Spitäler oder für Hallenbäder, welche – dies als Argument gegen die Aussage von Frau Bundespräsidentin Sommaruga – durchaus in einem Wettbewerb gegen private Institutionen stehen. Mit 12 zu 10 Stimmen lehnte die Kommission den Antrag Masshardt – die jetzige Minderheit Masshardt – ab, weil sie diese Möglichkeit nicht geben wollte.

Der Bundesrat hatte vorgesehen, dass Firmen nur eine Verminderungsverpflichtung eingehen und, darauf basierend, die Abgaberückerstattung erhalten können, wenn sie mindestens 15 000 Franken CO₂-Abgabe pro Jahr bezahlen müssen. Der Ständerat hat diese Eintrittsschwelle auf 10 000 Franken gesenkt, und die Kommissionsmehrheit möchte sie nun ganz streichen.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass es eine natürliche Einstiegshürde gibt, eine Verminderungsverpflichtung einzugehen, welche verhindert, dass der bürokratische Aufwand allzu hoch wird respektive dass eine Flut von Gesuchen kommt. Man muss die Bürokratie selber bewältigen, man hat natürlich den Umsetzungsaufwand. Das führt dazu, dass nicht alle auf die Behörden losstürmen werden, auch wenn die Frau Bundespräsidentin das vorhin befürchtet hat.

Es handelt sich um einen sehr zentralen Artikel dieses Gesetzes, auch wenn die Diskussion in diesem Block jetzt sehr stark auf die Flugticketabgabe fokussiert war. Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen zu sagen, dass wir hier einem sehr, sehr grossen Anliegen der Wirtschaft entgegenkommen, indem wir das Instrument der Ver-



minderungsverpflichtung stärken. Hinsichtlich der Wirtschaftsverträglichkeit des Gesetzes ist das ganz, ganz zentral.

Die Minderheit Masshardt möchte an der ständerätlichen Eintrittsschwelle von 10 000 Franken festhalten.

Eine Rückblende zur Flugticketabgabe: Die Nichtberücksichtigung des Flugverkehrs war einer der Gründe, weshalb die erste Vorlage in der Wintersession 2018 im Nationalrat in der Gesamtabstimmung abstürzte. Die Vorlage galt angesichts der Tatsache, dass die Flugverkehrsemissionen in der Schweiz dann halt doch für 10 Prozent unserer Treibhausgasemissionen verantwortlich sind, schlicht nicht als ausgewogen. Wir hatten eine Vorlage vor uns, welche überall – an der Tanksäule, bei den Hausbesitzern, beim Autokauf – einen Beitrag, ein Umdenken und ein Mitdenken verlangte, wohingegen das In-der-Welt-Herumjetten ausgeklammert wurde. In der Welt herumjetten, das tun – es tut mir leid –, auch wenn es anders gesagt wurde, ganz sicher nicht die kleinen Leute, das tun ganz sicher nicht die Familien. Es sind andere Schichten, die da betroffen sind. Die Familien werden von der Flugticketabgabe vor allem Geld zurückerhalten. Das ist klar.

Dass die Vorlage so nicht ausgewogen war, war tatsächlich einfach ein Fehler. Deshalb hat der Ständerat die Flugticketabgabe dann aufgenommen. Die Mehrheit der Kommission schliesst sich dieser Logik an, will eine ausgewogene Vorlage und lehnt deshalb die Minderheit Egger Mike, welche die Flugticketabgabe streichen will, ab. Das Abstimmungsergebnis in der Kommission war 17 zu 8 Stimmen.

Ich weise hier noch auf Artikel 40a Absätze 1bis und 1ter hin. Dort hat Ihre Kommission festgelegt, dass die Gelder aus der Flugticketabgabe zum Teil auch wieder in der Flugbranche eingesetzt werden können, nämlich dann, wenn die Fluggesellschaften erneuerbare Flugtreibstoffe beimischen. Da kann man vielleicht auch einen Hinweis zu den Covid-19-Massnahmen machen, zur Rettung der Flugbranche, die wir vorgenommen haben. Wir haben mit diesen in der ausserordentlichen Session beschlossenen Massnahmen die Liquidität sichergestellt; wir haben die Fluggesellschaften retten müssen. Was wir jetzt mit dem Klimagesetz machen wollen – und das machen wir explizit eben auch mit der Rückgabe von Geldern an die Beimischung erneuerbarer Flugtreibstoffe –, ist, sie jetzt noch zu transformieren. Das sind zwei verschiedene Ziele mit zwei verschiedenen Massnahmen. Damit ist vielleicht auch der von Herrn Fluri intuitiv festgestellte Widerspruch hier ein Stück weit aufgelöst.

Zu Artikel 38a Absatz 1bis: Die Minderheit Jauslin will das Inkrafttreten der Flugticketabgabe davon abhängig machen, dass sie auf allen Schweizer Flughäfen, insbesondere auch auf dem schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse, umgesetzt werden kann. Die Aussage des Bundesamts für Justiz in der Kommission war eigentlich klar, es hat uns versichert, dass die Flugticketabgabe auf den Flügen ab dem schweizerischen Sektor des Flughafens erhoben werden kann, weil sie als Teil der Verkehrsrechte zu betrachten ist. Diese richten sich gemäss Artikel 15 des französisch-schweizerischen Staatsvertrags über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim nach schweizerischem Recht. Der Antrag ist somit obsolet und wurde mit 15 zu 10 Stimmen abgelehnt.

Es bleibt die Privatflugabgabe, die, das haben wir gehört, vom Ständerat relativ spontan in das Gesetz integriert wurde. Begründet wurde die Abgabe damit, dass es nicht sein kann, dass man eine Flugticketabgabe einführt, die Privatfliegerei dann aber ungeschoren davonkommen lässt. Dieser Logik schliesst sich auch Ihre Kommission an. Wir wollen diese Abgabe.

Der Beschluss des Ständerates war so einfach, wie er eben spontan war. Er sah schlicht eine Abgabe von 500 Franken pro Abflug vor. Dies weckte dann einerseits den Unmut zahlreicher betroffener Kreise, und zwar in Bezug auf Schulungsflüge, Werkflüge, Frachtflüge usw., andererseits gäbe es

AB 2020 N 846 / BO 2020 N 846

offenbar gewisse Umsetzungsprobleme. Wir haben in der Kommission dann überlegt, wen man mit der Privatflugabgabe eigentlich ansprechen wollte und wie man diese Adressaten erreicht.

Eine Bemerkung noch: Der formale Begriff der UREK-N ist nun "Abgabe Allgemeine Luftfahrt", was präziser ist als die Umschreibung "Privatflüge" und alle fliegerischen Aktivitäten ausser Linienverkehr, Charter und Militärluftfahrt umfasst, wobei ja dann in unserer Vorlage auch die Ausnahmen klar definiert sind. Es ist klar: Die Privatflugabgabe soll die Business- und die Luxus-Privatfliegerei ansprechen, und sie soll unterscheiden, wie es mein Vorredner schon gesagt hat, ob man nur einen Alpenflug macht oder "just for fun" nach New York zum Shoppen fliegt. Die Lösung unserer Kommission: Nur Privatjets mit einem Abfluggewicht von mehr als 5,7 Tonnen werden der Abgabe unterliegen. Der Bundesrat kann bei der Festlegung der Höhe der Abgabe Entfernung und Gewicht berücksichtigen.

Ihre Kommission beantragt Ihnen also die Annahme des modifizierten Beschlusses des Ständerates und lehnte mit 18 zu 7 Stimmen den von der Minderheit Rüeegg übernommenen Antrag ab.



4. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Chapitre 4 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Egger Mike, Imark, Page, Röstli, Rüegger, Ruppen, Wobmann)

Abs. 2

... zwischen null Franken und 120 Franken pro Tonne CO₂ fest.

Abs. 3

... nicht erreicht, kann das Parlament auf Antrag des Bundesrates den Abgabesatz innerhalb des Rahmens nach Absatz 2 erhöhen. Bei der Erhöhung ... vereinbart hat. Bei Zwischenzielerreichung kann das Parlament den Abgabesatz senken.

Art. 31

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Egger Mike, Imark, Page, Röstli, Rüegger, Ruppen, Wobmann)

Al. 2

... entre zéro franc et 120 francs par tonne de CO₂.

Al. 3

A la demande du Conseil fédéral, le Parlement peut augmenter le montant de la taxe ... avec les organisations économiques. Si les objectifs intermédiaires sont atteints, le Parlement peut diminuer le montant de la taxe.

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20550)

Für den Antrag der Mehrheit ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 59 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20551)

Für den Antrag der Mehrheit ... 136 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 32

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 33

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

...

a. die Anlagen für wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeiten verwendet werden;

b. Streichen

c. ...

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

...

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4

...

bbis. welche öffentlich-rechtliche Tätigkeiten zum Eingehen einer Verminderungsverpflichtung berechtigen;

...

Abs. 5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Jans, Klopfenstein Broggini, Munz, Nordmann)

Abs. 1 Bst. a, b

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 4 Bst. bbis

Streichen

Antrag der Minderheit

(Rüegger, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Wobmann)

Abs. 4 Bst. d

d. wie zur Einhaltung der Verminderungsverpflichtung internationale Bescheinigungen abgegeben werden können. Die Unternehmen können ihre Verminderungsverpflichtung durch die Abgabe von internationalen Bescheinigungen erfüllen.

Art. 33

Proposition de la majorité

Al. 1

...

a. ils utilisent ces installations pour des activités commerciales ou de droit public;

b. Biffer

c. ils s'engagent envers la Confédération à améliorer chaque année et jusqu'en 2030 l'efficacité de ces installations en termes d'émissions de gaz à effet de serre dans une proportion donnée, et

...

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4

...

bbis. quelles activités de droit public permettent la prise d'un engagement de réduction;

...

AB 2020 N 847 / BO 2020 N 847

Al. 5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats





Proposition de la minorité

(Masshardt, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Girod, Jans, Klopfenstein Broggini, Munz, Nordmann)

Al. 1 let. a, b

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 4 let. bbis

Biffer

Proposition de la minorité

(Rüegger, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Wobmann)

Al. 4 let. d

d. les modalités selon lesquelles des attestations internationales peuvent être remises pour respecter l'engagement de réduction. Les entreprises peuvent remplir leur engagement de réduction en délivrant des attestations internationales.

Abs. 1 Bst. a, 4 Bst. bbis – Al. 1 let. a, 4 let. bbis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20552)

Für den Antrag der Mehrheit ... 123 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 1 Bst. b – Al. 1 let. b

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20553)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 4 Bst. d – Al. 4 let. d

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20554)

Für den Antrag der Mehrheit ... 135 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 57 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 34

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rösti, Egger Mike, Imark, Page, Rüegger)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Streichen

Art. 34

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Proposition de la minorité

(Rösti, Egger Mike, Imark, Page, Rüegger)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Biffer

Abs. 2 – Al. 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20555)

Für den Antrag der Mehrheit ... 137 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20556)

Für den Antrag der Mehrheit ... 138 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 54 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 35–38

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Au chapitre 4a, qui contient les articles 38a à 38g, une minorité Egger Mike vise à biffer l'ensemble du chapitre. Nous allons d'abord mettre au net les articles 38a à 38g, avant de nous prononcer sur la minorité Egger Mike.

4a. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Chapitre 4a titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 38a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Bourgeois, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Abs. 1bis

Der Bundesrat stellt sicher, dass die Bestimmungen aus diesem Kapitel erst dann in Kraft treten, wenn deren Umsetzung auf allen schweizerischen Flughäfen gesichert ist. Das gilt insbesondere für Abflüge ab dem



schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse.

Antrag Hurter Thomas/Regazzi/Fluri

Abs. 1ter

Der Bundesrat stellt sicher, dass die Bestimmungen aus diesem Kapitel erst dann in Kraft treten, wenn die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs innerhalb der Schweiz und für den internationalen Luftverkehr ab der Schweiz ab Inkrafttreten dieses Gesetzes mindestens einmal 80 Prozent der CO₂-Emissionen des Jahres 2019 in einem Jahr übersteigen.

Schriftliche Begründung

Die Luftfahrt liegt am Boden, muss um Überbrückungskredite bei den Staaten bitten und es ist noch nicht absehbar, wann und wie sie sich wieder erholen wird. Das Interesse des Bundesrates an einer interkontinentalen Direktanbindung für unser Land hat er bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 klar ausgedrückt und nun an der Medienkonferenz vom 8. April 2020 nochmals ebenso deutlich bestätigt, indem er die Systemrelevanz der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft betont und das Parlament eine Überbrückungsfinanzierung beschlossen hat. Entsprechend sollte doch auch das Interesse sein, dass die Luftfahrt wieder in Schwung kommt und die Gewinnschwelle möglichst rasch erreicht wird, damit die Kredite wieder zurückbezahlt werden können. Eine gute internationale Anbindung unseres Landes ist für unsere enorm exportorientierte Wirtschaft und damit für den Erhalt unserer Arbeitsplätze essenziell. Als Vertreter des Kantons Schaffhausens, mit seinen vielen internationalen und exportorientierten Unternehmen, kenne ich aus

AB 2020 N 848 / BO 2020 N 848

nächster Nähe auch die regionale Bedeutung einer internationalen Fluganbindung. Abgesehen davon trägt die Luftfahrtindustrie zurzeit unfreiwillig sehr wenig zum CO₂-Ausstoss in unserem Land bei. Ein nationaler Alleingang führt einzig dazu, dass Umwegverkehr und dadurch eine Mehrbelastung des Klimas entsteht. Daher sollte, wenn immer möglich, eine international abgestimmte Lösung gefunden werden. Die vorberatende Kommission beurteilte dies leider anders. Kommt dazu, dass eine unilaterale Flugticketabgabe in der aktuellen Situation zusätzlich problematisch ist. Widersinnig wird sie, wenn der Bund einerseits finanzielle Mittel spricht, um die Corona-bedingt enorm unter Druck stehende Luftfahrtindustrie wieder zum Fliegen zu bringen, andererseits derselbe Bund eine neue Abgabe einführt, mit dem Ziel, dass die Luftfahrtindustrie weniger fliegt. Die finanzielle Hilfe sollte möglichst produktiv eingesetzt werden. Der Gesetzgeber sollte festlegen, dass eine Flugticketabgabe zwar eingeführt wird, sie indes erst dann erhoben werden muss, wenn sich die Luftfahrtindustrie wieder einigermaßen erholt hat, wieder erfolgreich operieren kann und dann auch wieder einen signifikanten Anteil am Gesamt-CO₂-Ausstoss produziert. Vorher sollte es ja auch im Interesse des Bundes sein, dass seine finanziellen Unterstützungsleistungen so bald wie möglich wieder zurückbezahlt werden können. Im Gegenzug würden auch Gegner der unilateralen Flugticketabgabe implizit Ja sagen zur grundsätzlichen Einführung. Die Überlegung ist, dass die Schweizer Luftfahrt ab dann in etwa wieder "auf den Beinen steht". Selbstverständlich ist der Wert von 80 Prozent arbiträr.

Antrag Munz

Abs. 2 Bst. a Ziff. 1

Streichen

Schriftliche Begründung

Flugticketabgabe auch für Transfer- und Transitpassagiere: Der Antrag verlangt eine Flugticketabgabe auch für Umsteigepassagiere. Durch die Streichung der Ziffer 1 in Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe a wird eine Flugticketabgabe auch für Transit- und Transferpassagiere fällig. Das Fehlen einer Transfer- und Transit-Lenkungsabgabe ist eine entscheidende Schwachstelle des CO₂-Gesetzes. Die Gründe für eine Flugticketabgabe sind hinlänglich bekannt. Durch die tiefen Flugpreise wächst der Flugverkehr enorm. Wir haben die Fluggesellschaft Swiss ohne Umweltauflagen gestützt. Dafür sind jetzt Lenkungsabgaben auch für Transit- und Transferpassagiere zur Erreichung des Klimaziels erst recht ein Muss. Die Fliegerei muss ihren Beitrag zum Klimaziel leisten und muss in die Pflicht genommen werden. Das hochgelobte Corsia-Abkommen der Flugbranche ist kaum mehr als ein Feigenblatt. Das Abkommen sieht lediglich Massnahmen für das Wachstum der internationalen Luftfahrt ab 2020 vor. Bezogen auf das Pariser Abkommen ist das eine Farce. Mit einer Lenkungsabgabe schlagen wir den richtigen Weg ein. Die Flugticketabgabe ist bei 70 Prozent der Bevölkerung unbestritten und wird auch in einer Volksabstimmung kaum bekämpft. Die meisten Leute können aber nicht verstehen, warum Transfer- und Transitpassagiere keine Flugticketabgabe entrichten sollen. Personen aus der Schweiz, die von Zürich nach Übersee fliegen, wird eine Lenkungsabgabe für den Langstreckenflug belastet. Fliegt eine Person



von Frankfurt, Paris oder München nach Zürich, um dann den gleichen Langstreckenflug anzutreten, wird auf diesem Flug keine Schweizer Flugticketabgabe erhoben. Das versteht die Bevölkerung nicht! Wo bleibt da die Gerechtigkeit? Von den rund 30 Millionen Abflügen aus der Schweiz sind 6 Millionen Transit- und Transferpassagiere, die auf Langstreckenflüge umsteigen. Das ist jeder fünfte Passagier. Im Flughafen Zürich ist es sogar fast jeder dritte Flugreisende, denn in Genf und Basel hat es nur wenig Umsteigepassagiere. Die Höhe der Lenkungsabgabe für Umsteigepassagiere muss sinnvollerweise gleich hoch sein wie die Abgabe für Passagiere aus der Schweiz. Sie würde zusätzlich 200 bis 300 Millionen Franken pro Jahr generieren. Die Hälfte des Geldes würde an die Bevölkerung rückverteilt, die andere Hälfte geht in den Klimafonds und kann beispielsweise für innovativen Flugtreibstoff verwendet werden.

Art. 38a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Jauslin, Bourgeois, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Al. 1bis

Le Conseil fédéral s'assure que les dispositions du présent chapitre n'entrent en vigueur que lorsque leur mise en oeuvre est assurée dans tous les aéroports suisses. Cela s'applique en particulier pour les vols au départ du secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Proposition Hurter Thomas/Regazzi/Fluri

Al. 1ter

Le Conseil fédéral s'assure que les dispositions du présent chapitre n'entrent en vigueur que lorsque les émissions de CO₂ provoquées en une année par le trafic aérien en Suisse et par le trafic aérien international au départ de la Suisse auront dépassé au moins une fois, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, la valeur correspondant à 80 pour cent des émissions enregistrées en 2019.

Proposition Munz

Al. 2 let. a ch. 1

Biffer

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20557)

Für den Antrag der Minderheit ... 83 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(4 Enthaltungen)

Abs. 1ter – Al. 1ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20558)

Für den Antrag Hurter Thomas/Regazzi/Fluri ... 68 Stimmen

Dagegen ... 124 Stimmen

(1 Enthaltung)

Abs. 2 Bst. a Ziff. 1 – Al. 2 let. a ch. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20559)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag Munz ... 68 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Art. 38b

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 38c

Antrag der Mehrheit
Abs. 1–4
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Abs. 5
Auf Flugangeboten sind die durch den jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO₂-Äquivalenten auszuweisen.

AB 2020 N 849 / BO 2020 N 849

Antrag der Minderheit

(Egger Kurt, Bäumle, Chevalley, Clivaz Christophe, Girod, Jans, Klopfenstein Broggini, Masshardt)

Abs. 1

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

Abs. 1bis

Für CO₂-intensivere Beförderungsklassen gelten proportional zum höheren CO₂-Ausstoss gegenüber Absatz 1 angepasste Abgabesätze.

Antrag der Minderheit

(Jauslin, Egger Mike, Imark, Page, Bourgeois, Rösti, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Abs. 3

... der Abgabehöhe dieser Luftverkehrsunternehmen angemessen berücksichtigen. Insbesondere sind die Reduktionen im Rahmen von internationalen Systemen sowie freiwillige Massnahmen adäquat anzurechnen.

Art. 38c

Proposition de la majorité

Al. 1–4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 5

Les offres de vol doivent indiquer les émissions probablement causées par le vol en question en équivalents CO₂.

Proposition de la minorité

(Egger Kurt, Bäumle, Chevalley, Clivaz Christophe, Girod, Jans, Klopfenstein Broggini, Masshardt)

Al. 1

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

Al. 1bis

Pour les classes à plus forte émission de CO₂, le montant de la taxe est adapté proportionnellement à l'émission de CO₂ la plus élevée par rapport à l'alinéa 1.



Proposition de la minorité

(Jauslin, Egger Mike, Imark, Page, Bourgeois, Rösti, Rüegger, Strupler, Vincenz, Wobmann)

Al. 3

... par les entreprises de transport aérien lorsqu'il fixe le montant de la taxe pour ces entreprises. Il s'agit en particulier de prendre en considération de manière adéquate les réductions atteintes dans le cadre de systèmes internationaux et les mesures volontaires.

Abs. 1, 1bis – Al. 1, 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20560)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 87 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3 – Al. 3

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20561)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 38d

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 38e

Antrag der Kommission

Abs. 1

... dem BAFU quartalsweise eine Abgabeanmeldung ein. Diese Meldung erfolgt innerhalb 30 Tage nach Quartalsende. Das BAFU gestattet in begründeten Fällen auf Antrag des abgabepflichtigen Luftverkehrsunternehmens andere Abrechnungsperioden. Der Bundesrat setzt die Bedingungen dafür fest und regelt die erforderlichen Angaben der Abgabemeldung.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 38e

Proposition de la commission

Al. 1

Les personnes assujetties remettent tous les trimestres une déclaration relative à la taxe sur les billets d'avion à l'OFEV. La déclaration est remise dans les 30 jours qui suivent la fin du trimestre. A la demande de l'entreprise de transport aérien assujettie et pour de justes motifs, l'OFEV accorde d'autres périodes de décompte. Le Conseil fédéral fixe les conditions et règle les indications nécessaires de la déclaration.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté



Art. 38f, 38g

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

4a. Kapitel (Art. 38a-38g)

Antrag der Minderheit

(Egger Mike, Imark, Page, Röstli, Rüegger, Strupler, Wobmann)

Streichen

Chapitre 4a (art. 38a-38g)

Proposition de la minorité

(Egger Mike, Imark, Page, Röstli, Rüegger, Strupler, Wobmann)

Biffer

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Nous passons maintenant au vote sur la minorité Egger Mike, qui propose de biffer tout le chapitre 4a.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20562)

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

Dagegen ... 132 Stimmen

(5 Enthaltungen)

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Au chapitre 4b, une minorité Rüegger vise également à biffer l'ensemble du chapitre. Comme dans le chapitre précédent, nous allons d'abord mettre au net les articles, et nous nous prononcerons sur la proposition de la minorité ensuite.

4b. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Chapitre 4b titre

Proposition de la commission

Taxe sur l'aviation générale

Angenommen – Adopté

AB 2020 N 850 / BO 2020 N 850

Art. 38gbis

Antrag der Kommission

Abs. 1

... die nicht von der Flugticketabgabe erfasst werden und die mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 5700 Kilogramm durchgeführt werden, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden und deren Abflug nach schweizerischem Recht erfolgt (Abgabe Allgemeine Luftfahrt).

Abs. 2

Er erhebt keine Abgabe auf

a. Flügen, die nach Artikel 38a Absätze 2 und 3 von der Flugticketabgabe ausgenommen sind;

b. Schulungsflügen;

c. Frachtflügen;

d. Werk- und Arbeitsflügen;

e. Flügen, sofern die verwendeten Flugtreibstoffe der Mineralölsteuer unterliegen.



Abs. 3

Der Bundesrat kann weitere Ausnahmen von der Abgabe Allgemeine Luftfahrt vorsehen.

Art. 38gbis

Proposition de la commission

Al. 1

... n'entrant pas dans le champ d'application de la taxe sur les billets d'avion et réalisés avec un aéronef dont la masse maximale autorisée au décollage dépasse 5700 kilogrammes, qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur l'aviation générale).

Al. 2

Elle ne prélève pas de taxe sur

- a. les vols exclus du champ d'application de la taxe sur les billets d'avion en vertu de l'article 38a alinéas 2 et 3;
- b. les vols de formation;
- c. les vols cargo;
- d. les vols d'usine et le travail aérien;
- e. les vols pour lesquels le carburant est soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

Al. 3

Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions à la taxe sur l'aviation générale.

Angenommen – Adopté

Art. 38gter

Antrag der Kommission

Abs. 1

Abgabepflichtig sind Luftfahrzeughalter, mit deren Luftfahrzeugen Flüge nach ...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Streichen

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 38gter

Proposition de la commission

Al. 1

Sont assujettis à la taxe les exploitants d'aéronefs dont les aéronefs sont utilisés pour ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Biffer

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 38gquater

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt beträgt pro abgehenden Flug mindestens 500 und höchstens 5000 Franken.

Abs. 1bis

Der Bundesrat legt diese Abgabe innerhalb des Rahmens nach Absatz 1 fest. Er kann dabei Faktoren wie die höchstzulässige Startmasse berücksichtigen.

Abs. 2

Die Abgabeforderung entsteht ...



Antrag der Minderheit

(Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Jans, Masshardt, Munz, Nordmann, Suter)

Abs. 1

Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt beträgt pro abgehenden Flug mindestens 500 und höchstens 20 000 Franken.

Art. 38gquater

Proposition de la majorité

Al. 1

La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 5000 francs.

Al. 1bis

Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur l'aviation générale dans les limites définies à l'alinéa 1. Il peut prendre en considération des facteurs comme la masse maximale autorisée au décollage.

Al. 2

La créance relative à la taxe sur l'aviation générale prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Proposition de la minorité

(Klopfenstein Broggini, Clivaz Christophe, Egger Kurt, Jans, Masshardt, Munz, Nordmann, Suter)

Al. 1

La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 20 000 francs.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20563)

Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 71 Stimmen

(1 Enthaltung)

Art. 38gquinquies

Antrag der Kommission

... auf die Abgabe Allgemeine Luftfahrt anwendbar.

Art. 38gquinquies

Proposition de la commission

... analogie à la taxe sur l'aviation générale.

Angenommen – Adopté

4b. Kapitel (Art. 38gbis-38gquinquies)

Antrag der Minderheit

(Rüegger, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Strupler, Wobmann)

Streichen

Chapitre 4b (art. 38gbis-38gquinquies)

Proposition de la minorité

(Rüegger, Egger Mike, Imark, Page, Rösti, Strupler, Wobmann)

Biffer

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Nous nous prononçons maintenant sur la proposition de la minorité Rüegger de biffer tout le chapitre.

AB 2020 N 851 / BO 2020 N 851



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2020 • Achte Sitzung • 10.06.20 • 08h00 • 17.071
Conseil national • Session d'été 2020 • Huitième séance • 10.06.20 • 08h00 • 17.071



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20564)

Für den Antrag der Minderheit ... 59 Stimmen

Dagegen ... 132 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr

La séance est levée à 13 h 00

AB 2020 N 852 / BO 2020 N 852

