



17.071

Totalrevision des CO₂-Gesetzes nach 2020

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

Differenzen – Divergences

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)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.09.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.09.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.09.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.09.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 25.09.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

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

Art. 38gquater

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt beträgt pro abgehenden Flug mindestens 500 und höchstens 3000 Franken.

Abs. 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 38gquater

Proposition de la commission

Al. 1

La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 3000 francs.

Al. 1bis

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir behandeln nun die Differenzen zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Die UREK-S tagte am 15. September. In der heutigen, dritten Runde geht es noch um fünf Differenzen, welche wir in den kommenden Minuten behandeln werden. Bei den anstehenden Differenzen geht es zum Teil um Detailfragen, welche das Gesamtkonstrukt nicht einstürzen lassen. Trotzdem ist es wichtig, dass wir bei den anstehenden Differenzen nochmals genau hinschauen, damit wir für die mögliche Einigungskonferenz auch klare Signale geben können.





Ich würde gerne, Herr Präsident, nun zu Artikel 38gquater Absatz 1 kommen. Letzte Woche fand der Antrag Rieder eine Mehrheit. Der Nationalrat hielt an seiner Version fest, was dazu führt, dass wir weiterhin eine Differenz zum Nationalrat haben. In der Logik eines Kompromisses haben wir in der UREK-S nochmals intensiv über die Abgabebeträge debattiert. Wir waren uns einig, dass die Ausgestaltung in der Verordnung entscheidend sein wird. Aus diesem Grund haben wir einen Kompromiss erarbeitet, welcher den Betrag pro abgehendes Privatflugzeug bei mindestens 500 und höchstens 3000 Franken veranschlagt.

Trotz der Anpassung des Höchstbetrags von 5000 auf neu 3000 Franken bleibt dieser Artikel weiterhin griffig. Weshalb? 50 Prozent sämtlicher Abflüge werden mit Privatflugzeugen von bis zu 15 Tonnen Startmasse getätigt. Für diese Kategorie von Flugzeugen könnte eine Abgabe mit dem Mindestbetrag von 500 Franken gelten. Weitere 30 Prozent liegen in der Startmasse von 15 bis 30 Tonnen. Somit ist klar, dass bei rund 80 Prozent der Flugbewegungen entweder 500 Franken oder etwas mehr als das für den Abflug bezahlt wird. Eine kleine Anzahl der Abflüge wird von der höchsten Abgabe betroffen sein. Somit ist dieser Kompromiss finanziell und politisch vertretbar. Die Kommission hat diesen Kompromiss mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Mazzone Lisa (G, GE): Comme cela a été dit par le rapporteur, nous nous trouvons dans la procédure d'élimination des divergences, dans la phase finale de cette procédure. Il est important selon moi que cette loi soit rapidement sous toit, adoptée et mise en oeuvre.

La proposition de la commission, je dois vous le dire franchement, ne me ravit pas particulièrement, mais j'ai décidé de la soutenir, déjà en commission, dans le sens d'un compromis et d'une démarche constructive dans le cadre de l'élimination des divergences. C'est pour cela que je le fais, c'est vraiment afin de trouver une solution commune avec le Conseil national, et c'est vraiment, je crois, ce à quoi parvient la proposition qui nous est soumise, parce qu'elle fait un pas dans la direction de ce que souhaite le Conseil national et vers le compromis dont on a besoin. Et c'est pour cette raison que je suis prête à la soutenir.

Mais, et je tenais à le dire au moment où l'on en parle, c'est aussi un appel à vous toutes et tous, afin de faire preuve de cet esprit constructif et de trouver ensemble des solutions, en particulier sur les éléments sur lesquels le Conseil national s'est prononcé de manière extrêmement claire.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Bei der Abgabe Allgemeine Luftfahrt hat Ihre Kommission jetzt einen Schritt auf den Nationalrat zu gemacht. Ich begrüsse es sehr, dass Sie nicht an einem einheitlichen Abgabesatz von 500 Franken festhalten, denn das wäre verfassungsrechtlich wirklich problematisch gewesen. Mit dem Vorschlag Ihrer Kommission, die obere Bandbreite bei 3000 statt 5000 Franken festzulegen, ist der Lenkungscharakter natürlich weniger stark. Die Kriterien, nach welchen die Abgabe bemessen wird, hält das Gesetz dann in Absatz 1bis fest. Es sind die Startmasse und die Reisedistanz – das

AB 2020 S 895 / BO 2020 E 895

beeinflusst ja direkt den CO₂-Ausstoss. Zusätzlich hat der Nationalrat die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze aufgenommen, um den in Ihrem Rat geäusserten Bedenken Rechnung zu tragen. Ich denke, wie das auch Frau Ständerätin Mazzone gesagt hat, es ist ein Kompromiss.

Sie sind in der Differenzbereinigung, und ich glaube, es macht Sinn, wenn Sie diesen Schritt auf den Nationalrat zu machen, mit der zusätzlichen Möglichkeit, dass der Nationalrat dann auch einen Schritt auf Sie zu macht. Ich werde das gerne so unterstützen.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Gibt es noch Bemerkungen zu Absatz 1bis?

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Einfach zu Ihrer Information: Der Nationalrat hat hier eine Ergänzung vorgenommen, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze bei der Festlegung der Abgabe berücksichtigt wird. Mit dieser Änderung können wir gut leben. Sie ist diskussionslos angenommen worden.

Angenommen – Adopté

Art. 39 Abs. 2 Bst. g

Antrag der Kommission
Festhalten

**Art. 39 al. 2 let. g***Proposition de la commission*

Maintenir

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hierzu ein inhaltlicher Hinweis: Dieser Buchstabe ist relativ komplex, weil die vom Nationalrat gewählten Begrifflichkeiten nicht ganz klar sind. Nun zur Ausgangslage bei der Version des Nationalrates: Der Inhalt ist breit gefasst und unklar definiert, weil unklar ist, ob damit auch die Stromproduktion gemeint ist. Das wäre nicht die Idee des Erfinders, weil wir sonst mit dem CO₂-Gesetz und dem Energiegesetz eine Doppelförderung hätten. Die Mittel sind begrenzt. In einem Bericht, welcher den beiden UREK vorliegt, sprechen wir von rund 10 bis maximal 30 Millionen Franken. Das wäre aber zu wenig, man könnte nur Pilotanlagen finanzieren.

Bei der Variante des Ständerates wird der Fokus auf Gas gelegt. Zudem ist diese Formulierung präzise, gezielter, und es werden Projekte gefördert. Die Kommission ist sich auch bewusst, dass wir hier noch nicht das letzte Wort gesprochen haben, da es noch eine bessere Formulierung braucht. Der Kommission lag deshalb eine neu formulierte Variante vor, welche der ständerätlichen Version gegenübergestellt wurde. Die Mehrheit obsiegte mit 9 zu 4 Stimmen.

Schmid Martin (RL, GR): Auch ich unterstütze die Mehrheit und Festhalten. Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Präsident des VSG, des Verbandes, der schon seit Längerem beschlossen hat, im Bereich der Wärme bis 2030 30 Prozent erneuerbare Gase einzusetzen.

Weil wir der Überzeugung waren, dass Biogas und Wasserstoff auch in Zukunft in einer erneuerbaren Welt eine wichtige Rolle spielen, war es bei der Erarbeitung dieses Gesetzesartikels in der Kommission der klare Wille von uns, dass für die Transformation hin zu den erneuerbaren Gasen etwa 30 Millionen Franken zur Verfügung gestellt werden müssen. Dies ist quasi die Vorbedingung dafür, dass diese Transformation gelingt. Wir haben, wie der Kommissionssprecher gesagt hat, durch verwaltungsinterne Papiere den Hinweis erhalten, dass jetzt die Mittel vonseiten der Verwaltung gekürzt werden könnten, und zwar in die Richtung von 10 Millionen Franken. Ich möchte hier einfach zu Protokoll geben, dass es auch entsprechende Anträge in unserer Kommission gegeben hat und dass dieser Betrag dann bei 30 Millionen Franken geblieben ist. Diese Anträge sind im Wissen darum zurückgezogen worden, dass die Mittel für diesen Bereich auch so gesprochen werden. Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat sich dann bei der Zuweisung – der Bundesrat ist zuständig, hier die Mittel zuzuweisen – an diesen Kommissionswillen erinnern wird. Das war die Basis, als wir in der ständerätlichen Kommission diesen Artikel 39 festgelegt haben.

Aufgrund der Förderbereiche, wie der Kommissionssprecher es gesagt hat, und auch aufgrund der Fördermittel beantrage ich hier Festhalten.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Vielleicht zuerst etwas zu Artikel 39 generell: Es geht hier um die Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden. Hier legen Sie fest, für welche Zwecke Mittel aus dem Klimafonds zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden eingesetzt werden können. In Absatz 2 haben Sie dann diese 60 Millionen Franken jährlich und zählen auf, wo und wie diese eingesetzt werden können.

Die konkrete Differenz, die hier in Absatz 2 Buchstabe g noch besteht, betrifft die Frage, was im Bereich der erneuerbaren Wärmeerzeugung unterstützt werden kann. Bei der Frage, welche Anlagen für die Produktion von erneuerbarer Wärme aus dem Klimafonds gefördert werden sollen, besteht jetzt eben noch diese Differenz.

Ihre Kommission möchte sich auf erneuerbares Gas beschränken, das ins Erdgasnetz eingespeist wird. Das ist richtig: Biogas hat eine grosse Wirkung und vermindert die CO₂-Emissionen von Gebäuden, um welche es gerade in diesem Artikel in erster Linie auch geht. Zudem sind die verfügbaren Mittel beschränkt. Mit Ihrer Formulierung ist auch klar, dass es um die Wärmeerzeugung geht, denn Anlagen zur Stromproduktion werden bereits im Energiegesetz gefördert und sind hier nicht gemeint. Ich denke, das ist einmal wichtig. Ob es hier noch eine zusätzliche Formulierung braucht oder ob mit dieser Aussage zuhänden der Materialien geklärt ist, was hier gemeint bzw. nicht gemeint ist, müssen Sie dann in der Einigungskonferenz klären, denn der Nationalrat war hier schon zum dritten Mal dran. Sie haben also die Differenz zum Nationalrat, der hier eben nicht nur Gase, sondern allenfalls auch flüssige oder feste Mittel berücksichtigen wollte. Das müssen Sie noch klären.

Ich muss Ihnen sagen, dass ich Ihre Kommission namens des Bundesrates hierin unterstützen kann. Herr Ständerat Schmid hat es gesagt: Es sind hier verschiedene Massnahmen, die mit insgesamt 60 Millionen Franken unterstützt werden, vorgesehen. Was ich nicht tun kann, ist, hier schon eine fixe Zahl für einen Bereich zu reservieren. Es ist aber richtig, wenn ich sage, dass erneuerbares Gas und Biogas von Bedeutung ist und



eine grosse Wirkung hat. Damit hören Sie auch vonseiten des Bundesrates, dass wir das dann entsprechend berücksichtigen.

Angenommen – Adopté

Art. 52 Abs. 3

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Baume-Schneider, Dittli, Mazzone, Müller Damian, Zanetti Roberto)
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 52 al. 3

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Baume-Schneider, Dittli, Mazzone, Müller Damian, Zanetti Roberto)
Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In den Artikeln 52 bis 55a geht es erneut um die Strafbestimmungen. Die Mehrheit der UREK-S will den Tatbestand der Fahrlässigkeit und der Gehilfenschaft bei den Strafbestimmungen im CO₂-Gesetz streichen, da sie befürchtet, dass unabsichtliche Fehler allzu schnell strafrechtlich verfolgt werden. Für die Minderheit Thorens Goumaz mindert diese Version die

AB 2020 S 896 / BO 2020 E 896

abschreckende Wirkung der Strafbestimmung. Sie will, dass die Sorgfaltspflicht besser zur Geltung kommt. Von Artikel 52 Absatz 3 zur Fahrlässigkeit bis Artikel 55a unterlag die Minderheit Thorens Goumaz der Mehrheit jeweils mit 6 zu 7 Stimmen.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Cette minorité demande donc d'en rester à la version du Conseil national, qui est d'ailleurs aussi la version défendue initialement par le Conseil fédéral.

Comme cela a déjà été dit, nous sommes à la fin du processus relatif à ce projet de loi. Il s'agit d'éliminer les divergences. Le fait de suivre cette minorité vous permettrait, précisément, d'éliminer une divergence supplémentaire, ce qui me paraît souhaitable à ce stade des discussions. Cela d'autant plus que le Conseil national a été extrêmement clair et depuis assez longtemps sur ce point.

Sur le fond, j'expose deux arguments seulement pour défendre cette minorité, parce qu'on en a déjà pas mal parlé. Le premier argument est celui de la cohérence, avec le reste de nos bases législatives et dans le texte même du projet. En effet, dans le domaine fiscal et environnemental, la négligence est aussi un délit punissable. C'est le cas par exemple dans le cadre de la loi sur les douanes, de la loi sur la TVA ou encore de la loi sur la protection de l'environnement. On a clairement affaire ici, dans le domaine concerné de la loi sur le CO₂ à un point qui est à l'intersection entre le domaine fiscal et le domaine environnemental. Dans les autres bases légales, le fait de punir la négligence fonctionne bien. Il n'y a donc pas de raison que cela ne fonctionne pas tout aussi bien dans le domaine de la loi sur le CO₂.

C'est aussi une question de cohérence à l'intérieur même de la loi sur le CO₂ puisque, comme vous le savez certainement, la taxe sur le CO₂ est perçue en même temps que la taxe sur les huiles minérales, qui dépend d'autres bases légales. La loi sur l'imposition des huiles minérales punit la soustraction par négligence à l'impôt. En suivant la majorité, on ferait face à des situations incohérentes lors de l'application de la loi sur le CO₂, puisque, pour des taxes perçues en même temps, la négligence serait punie dans le cas de la taxe sur les huiles minérales mais pas dans le cas de la taxe sur le CO₂. On serait donc dans une situation d'incohérence lors de l'application de ces bases légales.

Et puis, le dernier point, c'est la question de l'efficacité dans l'application de la loi. Nous avons évidemment beaucoup discuté de ce point en commission, et un rapport a été demandé à l'administration pour clarifier ce qu'impliquerait le fait de ne pas punir la négligence dans le cas de la taxe sur le CO₂ – ce que propose la majorité de la commission. Le rapport de l'administration est extrêmement clair. J'aimerais vous en citer deux courts extraits. Le rapport indique: "Sans menace de peine en cas de violation du devoir de diligence ou d'actes



commis par négligence, la personne assujettie aux taxes ne serait pas suffisamment incitée à respecter les obligations légales en matière de diligence." Un peu plus loin, on lit: "Ne pas punir les violations du devoir de diligence pourrait également donner lieu à des incitations pernicieuses et porter préjudice à l'économie en défavorisant les acteurs économiques qui ont un comportement correct."

Pour toutes ces raisons, je vous encourage à soutenir la minorité, ce qui nous permettra dans le même temps, en nous ralliant au Conseil national et au projet du Conseil fédéral, d'éliminer une divergence à ce stade du processus.

Rieder Beat (M-CEB, VS): Das Erste zu Beginn: Wir dürfen das Ziel dieses Gesetzes nicht aus den Augen verlieren. Das CO₂-Gesetz dient dazu, die CO₂-Emissionen zu reduzieren, und das macht man nicht mit dem Strafrecht, sondern eben mit technischen Massnahmen und mit Lenkungsmassnahmen. Wenn Sie das Strafrecht einsetzen, darf das nur dann erfolgen, wenn Sie auch effektiv eine Wirkung erzielen.

Das Zweite, das offensichtlich vor allem im Nationalrat verloren geht, weil dort die Fragen gemäss dem Amtlichen Bulletin überhaupt nicht diskutiert wurden, erkläre ich Ihnen anhand von Artikel 52, "Hinterziehung der CO₂-Abgabe": Wer wird bestraft? Vielleicht hat das auch Frau Thorens Goumaz nicht gesehen. Der Täter, der vorsätzlich handelt, wird bestraft. Der Täter, der eine Tat versucht, wird auch bestraft. Der Täter, der eventualvorsätzlich handelt, also in Kauf nimmt, dass er CO₂-Abgaben hinterzieht, wird auch bestraft. Wer wird nicht bestraft? Derjenige, der unvorsichtig und unsorgfältig gehandelt hat. Genau dort haben wir in der letzten Legislatur eingegriffen und gesagt, dass wir das nicht mehr im Strafrecht haben wollen. Wir überstrapazieren diese Prozesse, wir überstrapazieren die Justiz, und wir bauen hier einen – ich brauche das Wort nicht gerne – kleinen Polizeistaat auf, der uns nichts nützt, sondern am Ende nur schadet.

Jetzt zu den Argumenten der Kohärenz von Frau Thorens Goumaz: Wir sind kohärent, wenn wir hier die Fahrlässigkeit streichen. Wir sind kohärent mit der letzten Legislatur, wenn wir im Nebenstrafrecht die Fahrlässigkeit streichen. Der Nationalrat hat diese Frage kaum und nur am Rande diskutiert, weil es keinen entsprechenden Antrag gab. Wir werden das dann in der Einigungskonferenz ausdiskutieren und eine Lösung finden.

Das Dritte betrifft die Effizienz: Das Strafrecht muss nicht effizient sein. Es muss Verschulden bestrafen, das uns als genügend grosses Unrecht erscheint. Mit der Effizienz kommen wir in ein Fahrwasser, das wir eben vermeiden wollen. Ich kann schon verstehen, dass die Verwaltung die Fahrlässigkeit gerne drin haben möchte. Es ist einfacher, jemanden der fahrlässigen Tatbegehung zu überführen und ihm dann eine Busse vor den Kopf zu knallen. Aber wir müssen hier wirklich auch uns, die Bürgerinnen und Bürger, im Auge behalten und dort eingreifen, wo wir Täter haben, die bewusst und gezielt gegen das Gesetz verstossen wollen. Zum Beispiel würde der Dieselskandal in Deutschland, eine klare, vorsätzliche Tatbegehung, durch dieses Gesetz auch bestraft. Aber derjenige, der aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit ein Formular falsch ausfüllt, geht das erste Mal straffrei aus. Kommt er dann beim nächsten Mal noch einmal mit der gleichen Entschuldigung, wird es nicht mehr reichen, weil man ihm dann aufgrund des vorherigen Verhaltens und seines wiederholten gleichen Vorgehens den Vorsatz nachweisen kann.

Ich glaube, wir sind kohärent, wenn wir diese Position des Ständerates jetzt durchziehen. Sonst wird es auch bei der zukünftigen Gesetzesberatung im Strafrechtsbereich immer ein Hin-und-her-Schwanken sein.

Zanetti Roberto (S, SO): Ich bewundere die Juristen immer wieder dafür, wie sie Klarheit in einer komplexen Welt schaffen können und Unklarheit dort, wo eigentlich für jedermann Klarheit besteht. Ich versuche zu übersetzen, was das bedeutet, wenn wir diese Fahrlässigkeit herausnehmen.

Ich war vor etwa zwei, drei Jahren mit dem Auto am Berninapass unterwegs. Am Ende des Passes, bei einer leichten Neigung der Strasse, war ich während eines lockeren Gesprächs unaufmerksam, aber sicher nicht in der Absicht unterwegs, Geschwindigkeitsrekorde zu brechen – und plötzlich hat es geblitzt, aber nicht gedonnert. Dann weiss man, was einem blüht. Ein paar Tage oder Wochen später hat es dann tatsächlich gedonnert: Ich fuhr im Bereich von Tempo 80 knapp über 100. Der ganze Spass hat mich deutlich über 1000 Franken gekostet. Die Bündner Busse plus die Solothurner Administrativmassnahmen beliefen sich auf deutlich über 1000 Franken.

Was hat das für Folgen gehabt? Es hat zur Folge gehabt, dass ich das Bedienungshandbuch meines Autos zur Hand genommen und endlich einmal nachgeschaut habe, wie man den Tempobegrenzer einschaltet. Den hatte ich zur Verfügung, aber ich wusste nicht, wie das funktioniert. Seither fahre ich immer mit dem Tempobegrenzer, und ich möchte gar fast darauf wetten, dass ich keine Geschwindigkeitsbusse mehr erhalten werde. Das Strafrecht weist nicht nur eine Verknüpfung mit dem Verschulden auf, sondern es hat eben auch eine generalpräventive Wirkung. Seither fahre ich vorsichtig.

Ein zweites Beispiel steht in Artikel 174 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer: "Wer



einer Pflicht, die ihm nach den Vorschriften dieses Gesetzes oder nach einer aufgrund dieses Gesetzes getroffenen Anordnung

AB 2020 S 897 / BO 2020 E 897

obliegt, trotz Mahnung vorsätzlich oder fahrlässig nicht nachkommt, insbesondere a. die Steuererklärung oder die dazu verlangten Beilagen nicht einreicht [...], wird mit Busse bestraft." Das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer betrifft uns alle. Meine Mutter hat zu Lebzeiten – da war sie immer stolz darauf – die Steuererklärung immer selber ausgefüllt. Natürlich hat man ihr ein bisschen geholfen, aber das wollte sie selber erledigen. Sie wollte mit dem Staat im Reinen sein. Wenn sie jetzt dort vergessen hätte, ihren AHV-Abschnitt einzureichen – das wäre eine Fahrlässigkeit gewesen, sie wollte den Staat nicht bescheissen –, dann hätte sie bestraft werden können. Aber zum Glück haben die Steuerbeamten im Kanton Graubünden – damals war Martin Schmid Finanzdirektor – nicht nur Hirn, sondern auch ein bisschen Herz. Sie hätten gemerkt, dass da irgendjemand etwas versehentlich nicht eingereicht hat. Sie hätten diese Person freundlich gemahnt – zweifellos ohne Busse.

Auch dort also, wo Fahrlässigkeit strafbar ist, kann man gesunden Menschenverstand walten lassen, und die Welt ist in Ordnung.

In der Kommission hat uns die Verwaltung dargelegt, in welchen Nebengesetzen diese Fahrlässigkeit nicht strafbar ist:

- Im Geldspielgesetz: Wer Geldspiele oder Spielbanken betreibt, ist bei Fahrlässigkeit nicht strafbar.
- Bei Konsumkrediten: Wenn diejenigen, die gewerbsmässig Konsumkredite gewähren, eine Fahrlässigkeit begehen, sind sie nicht strafbar.
- Beim Finanzmarktinfraktursturgesetz: Wer in der Finanzbranche professionell tätig ist und fahrlässig etwas verpasst oder vernachlässigt, ist nicht strafbar.

Auf der anderen Seite haben wir das Strassenverkehrsgesetz und das Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer. Bei den Staatssteuern ist es genau das Gleiche. Wo alle betroffen sind, ist Fahrlässigkeit strafbar.

Wenn ich jetzt also in Juristenmanier sagen würde: "Ich will die komplizierte Welt den Leuten einfach erklären", dann müsste ich sagen: "Überall dort, wo Otto Normalverbraucher und seine Angetraute betroffen sind, ist Fahrlässigkeit strafbar. Überall dort, wo hoch bezahlte Spezialisten am Werk sind, ist Fahrlässigkeit nicht strafbar." Da muss ich Ihnen sagen, da sträubt sich bei mir mein Gerechtigkeitsempfinden.

Bei allem Verständnis für den juristischen Ästhetizismus von Kollege Rieder – wenn die Eleganz der Gesetzgebung im Widerspruch zur Gerechtigkeit steht, dann entscheide ich mich für die Gerechtigkeit. Deshalb bin ich für die Beibehaltung der Strafbarkeit der Fahrlässigkeit. Im Übrigen hat uns die Verwaltung bestätigt, dass im Rahmen des CO2-Gesetzes praktisch nie Fahrlässigkeit untersucht oder bestraft werden musste. Aber die Bestimmung hat eine generalpräventive Wirkung, welche die Leute dazu anhält, ihre Aufgaben sorgfältig und aufmerksam zu erfüllen. Sonst wird derjenige, der einen möglichst einfältigen Finanzchef einsetzt, sagen können: "Ja, er ist halt ein bisschen doof und hat das unabsichtlich und ohne Vorsatz gemacht. Deshalb ist es nicht strafbar."

Ich bitte Sie, hier der Minderheit zu folgen und, wie es im Differenzbereinigungsverfahren eigentlich erwartet wird, eine Differenz aus dem Weg zu schaffen.

Jositsch Daniel (S, ZH): Ich freue mich natürlich darüber, dass wir hier eine derart interessante juristische Diskussion führen können. Sie wird sehr lebhaft geführt, was bei komplexen juristischen Fragen nicht immer der Fall ist.

Kollege Rieder hat zu Recht auf ein Thema aufmerksam gemacht, das in der Tat etwas widersprüchlich, ja kontrovers ist und das in der Kommission für Rechtsfragen aus meiner Sicht auch zu Recht diskutiert worden ist. Worum geht es?

An und für sich beruht das Strafrecht, wie es Kollege Rieder ausgeführt hat, auf dem Schuldprinzip. Im Kernbereich des Strafrechts, im Strafgesetzbuch selbst, sind Fahrlässigkeitstaten eigentlich nur vorgesehen, wenn es um den Schutz sehr wichtiger Rechtsgüter geht, also insbesondere Delikte gegen Leib und Leben; dort ist die Fahrlässigkeit vorgesehen, in den meisten anderen Fällen nicht.

Es ist nun so, dass es in diesem sogenannten Nebenstrafrecht zahlreiche Strafbestimmungen gibt. Beim Nebenstrafrecht geht es um alle Gesetze, die zwar nicht zum Strafgesetzbuch gehören, die aber am Schluss gewisse Strafbestimmungen enthalten; Kollege Zanetti hat einige davon erwähnt. Es gibt also unzählige davon, praktisch jedes Bundesgesetz sieht heute am Schluss noch irgendwelche solche Strafbestimmungen vor. Dort wuchern Fahrlässigkeitsdelikte sozusagen unkontrolliert dahin. Das ist uns in der Kommission für Rechtsfragen aufgefallen, weshalb wir gesagt haben, dass wir es ein bisschen als unsere Aufgabe betrachteten, da



zu intervenieren oder irgendetwas zu machen.

So weit, so gut. Jetzt stellt sich aber die Frage: Was nun? Das ist mit auch der Grund, muss ich sagen, warum ich bisher die Position von Kollege Rieder, also die Mehrheit, unterstützt habe. Ich habe auch letztes Mal für die Mehrheit gestimmt. Nun ist die Situation hier aber eine etwas andere geworden. Deshalb werde ich heute anders stimmen, d. h., ich werde heute die Minderheit unterstützen. Warum?

Die Frage hat hier in gewisser Weise eine politische Dimension erhalten. Das sieht man an der Diskussion. Ich glaube, wir haben in einem Bundesgesetz noch nie über irgendwelche abschliessenden Strafbestimmungen und über Fahrlässigkeitsdelikte ganz hinten im Gesetz gesprochen. Die Diskussion, die jetzt genau hier aufkommt, dreht sich um die Frage, wo wir intervenieren sollen und wo nicht. Was wir in der Kommission für Rechtsfragen gesagt haben, ist eigentlich richtig: Wir sollten das Nebenstrafrecht grundsätzlich anschauen. Sie sehen das entlang der politischen Linien: Diejenigen, die einem Anliegen etwas kritischer gegenüberstehen, wollen eher keine Erwähnung der Fahrlässigkeit, und diejenigen, die ihm etwas offener gegenüberstehen, wollen auch noch die Erwähnung der Fahrlässigkeit. Aber wenn wir jetzt beginnen, das in einzelnen Gesetzen unterschiedlich zu handhaben, dann schiene mir das dann eine Diskussion zu werden, die definitiv ganz schräg wird und in der das Prinzip der Gleichheit nicht mehr eingehalten wird.

Deshalb bin ich der Ansicht, dass die Diskussion, die Herr Rieder angestossen hat, richtig ist. Er macht das, sicher auch als Präsident der Kommission für Rechtsfragen, in sehr lobenswerter Art und Weise. Aber sie darf nicht anhand eines einzelnen Gesetzes, bei dem es jetzt um eine politische Frage geht, ausdiskutiert werden, sondern sie muss generell diskutiert werden. Deshalb bin ich der Meinung, dass es nicht die richtige Art und Weise wäre, nun nur in diesem Gesetz eine Änderung vorzunehmen. Das würde ein Missverhältnis bringen, wie es Kollege Zanetti zu Recht dargestellt hat. Deshalb glaube ich: Das Thema kann man anschauen, aber man muss es generell anschauen und nicht anhand einzelner Gesetze und entlang politischer Interessen.

Hier geht es nun darum, bei einem Gesetz, das ein sehr aktuelles, wichtiges und zentrales Thema, das die Bevölkerung stark beschäftigt, betrifft, die Strafbestimmungen quasi als letzten Schutzhebel auszubauen. Das Signal, das wir jetzt senden würden, indem wir im Unterschied zu anderen Fragen, bei denen wir Fahrlässigkeit vorsehen – beispielsweise Steuerfragen oder sonst irgendwelche Thematiken –, das hier nicht vorsehen würden, wäre das falsche Signal. Die Fahrlässigkeit, das kann ich Ihnen auch als Jurist sagen, spielt in der Praxis keine sehr grosse Rolle. Aber es geht ein bisschen auch darum zu zeigen, wie wichtig uns ein Anliegen ist. Indem wir hier nun die Fahrlässigkeit drin lassen, glaube ich, können wir das Thema im Sinne von Kollege Rieder durchaus aufnehmen. Aber wir setzen hier ein Zeichen, das, glaube ich, wichtig wäre.

Deshalb werde ich meine Meinung heute ändern, und ich ersuche Sie, das ebenfalls zu tun, wenn Sie letztes Mal für die Position von Herrn Rieder gestimmt haben.

Rieder Beat (M-CEB, VS): Ich gehe auf zwei Punkte ein. Kollege Zanetti hat eigentlich das beste Argument für die Streichung der Fahrlässigkeit gebracht: Die Verwaltung hat effektiv gesagt, dass sie fast keine solchen Verfahren führt. Wieso also solche Strafbestimmungen drin lassen, wenn es keine Verfahren gibt?

Das zweite Argument von Kollege Jositsch bedauere ich ausdrücklich. Ich glaube, indirekt werfen Sie der Mehrheit vor, dass wir dann beim nächsten Gesetz, das zur Beratung

AB 2020 S 898 / BO 2020 E 898

kommt, nicht bereit sind, die Fahrlässigkeit im Nebenstrafrecht zu streichen. Ich für mich persönlich ging davon aus, dass wir jedes hier zur Beratung stehende Gesetz mit Nebenstrafrecht überprüfen und dort entscheiden, ob wir wirklich an der Fahrlässigkeit festhalten wollen. Ich werde auch beim nächsten Gesetz bezüglich Nebenstrafrecht wieder das Gleiche sagen wie heute: Streichen wir die Fahrlässigkeit, weil wir es im Nebenstrafrecht nicht brauchen. Es ist jetzt nicht mein Ziel, weil wir das Thema CO₂, also eher ein Thema, das gewissen Parteien nahesteht, beraten – ich stehe im Übrigen hinter diesem CO₂-Gesetz –, die Fahrlässigkeit hier plötzlich zu streichen und dann bei Themen, wo andere Parteien Interessen hätten, die Fahrlässigkeit drin zu lassen.

Nein, es geht um die konsequente Weiterführung jener Gesetzestheorie, die übrigens nicht ich angestossen habe, sondern die eigentlich, Herr Kollege Jositsch, von Ihnen angeregt wurde und die ich voll unterstütze.

In diesem Sinne bitte ich Sie, konsequent zu bleiben und eben auf dieser Schiene weiterzufahren.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich denke, die Argumente hier, bei dieser Frage, bei dieser Differenz sind weitgehend auf dem Tisch. Sie sollten vielleicht einfach nicht vergessen: Es geht in diesem Gesetz schon nicht nur um Formularfehler, um Sachen, die man vielleicht einmal falsch ausfüllt. Es geht unter Umständen schon auch um sehr hohe Beträge. Von diesem Gesetz sind auch nicht nur Privatpersonen betroffen, sondern davon sind grosse Firmen betroffen. Es ist hier jetzt, denke ich, einfach alles möglich. Von daher kann



eine Fahrlässigkeit natürlich auch ein Signal aussenden, ein Aufruf sein oder – wie Herr Ständerat Zanetti gesagt hat – generalpräventiv wirken. Man könnte das auch umdrehen, wie das Herr Ständerat Rieder gesagt hat: Es gibt eben nicht so viele Fälle, weil man diese Sorgfaltspflicht auch verlangt und weiss, dass das gefragt ist.

Was ich hier noch erwähnen möchte, und das steht aus meiner Sicht vielleicht etwas im Raum, ist als erster Punkt: Fahrlässigkeit ist nicht mit einem Bagatelldelikt zu vermischen, wenn es wirklich eine Bagatelle ist, wenn irgendwie 100 oder 50 Franken nicht bezahlt worden sind. Ein Gericht muss ja bei seiner Beurteilung immer schauen, wie schwer das Verschulden wiegt, um was es genau geht. Hier zu sagen, das seien eigentlich Bagatellen, weshalb wir hier die Fahrlässigkeit nicht als Straftatbestand aufnehmen sollten, vermischt aus meiner Sicht zwei Dinge. Auch für die Strafbarkeit bei Fahrlässigkeit muss ein Gericht abwägen, wie schwer das Verschulden wiegt und um was es genau geht.

Der zweite Punkt lautet, und das ist auch die Meinung des Bundesamtes für Justiz, die ich Ihnen letztes Mal dargelegt habe und die auch für dieses koordinierte Vorgehen spricht, das jetzt Herr Ständerat Jositsch angesprochen hat: Im Mineralölsteuergesetz wird die Fahrlässigkeit für den gleichen Tatbestand bestraft – und gemäss CO2-Gesetz dann nicht, wenn Sie hier die Fahrlässigkeit streichen. Wenn Sie nicht koordiniert vorgehen, dann haben Sie in einem Gesetz die Fahrlässigkeit noch drin. Jetzt können Sie sagen, wenn dann irgendeinmal das Mineralölsteuergesetz wieder kommt, dann werde man es dort auch streichen. Ich denke, das ist ein Argument. Wenn Ihre Kommission das tun möchte, beachten Sie auch die Position des Bundesamtes für Justiz; Sie pflegen ja hier auch die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Justiz. Schauen Sie das koordiniert an. Machen Sie das nicht nur in einem Gesetz, weil das zu Widersprüchen führt, die dann schwer zu erklären sind.

Ich würde Sie hier deshalb auch bitten, den Nationalrat und damit die Minderheit Thorens Goumaz zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 53 Abs. 1 Einleitung; 54 Abs. 2; 55a Abs. 1

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Thorens Goumaz, Baume-Schneider, Dittli, Mazzone, Müller Damian, Zanetti Roberto)
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 53 al. 1 introduction; 54 al. 2; 55a al. 1

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Thorens Goumaz, Baume-Schneider, Dittli, Mazzone, Müller Damian, Zanetti Roberto)
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Abrogation et modification d'autres actes

Ziff. II Ziff. 1 Art. 48

Antrag der Mehrheit

Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Antrag der Minderheit

(Stark, Fässler Daniel, Knecht, Reichmuth)

Abs. 2bis

Festhalten

Ch. II ch. 1 art. 48

Proposition de la majorité

Al. 2, 2bis

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Stark, Fässler Daniel, Knecht, Reichmuth)

Al. 2bis

Maintenir

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 48 Absätze 1bis und 2 hat sich die Kommission dem Nationalrat angeschlossen. Dessen Position basiert auf dem Einzelantrag Candinas, welcher die Topografie berücksichtigt. Die Kommission schliesst sich dem Nationalrat einstimmig an.

Es gilt hier aber einen Hinweis an die Redaktionskommission zu machen: In Artikel 48 Absätze 1bis und 2 muss beim Verweis auf Artikel 18 Absatz 1bis desselben Gesetzes von "Steuer" anstatt von "Mineralölsteuer" die Rede sein.

Kollege Stark möchte mit seiner Minderheit Absatz 2bis streichen. Der Nationalrat und die UREK-S wollen die Mehreinnahmen, welche der Bund nach dem Wegfall der Rückerstattung für bestimmte Linien zusätzlich erzielt, für die Förderung CO₂-neutraler Antriebstechnologien zweckbinden, da neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in der Anschaffung noch teurer sind. Das betrifft Artikel 48 Absatz 2bis des Mineralölsteuergesetzes. Die Bundespräsidentin argumentierte in der Kommission mit den finanziellen Mitteln, die nötig sind, um den Einsatz CO₂-neutraler Antriebstechnologien im ÖV voranzutreiben. Die Mehrheit erachtet dies als politisch sinnvoll und ist ihr entsprechend gefolgt. Die Mehrheit setzte sich mit 7 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen durch.

Knecht Hansjörg (V, AG): Vor einer Woche hat Ihnen Kollege Stark vorgetragen, weshalb er zum Schluss kommt, dass Artikel 48 Absatz 2bis des Mineralölsteuergesetzes vernünftigerweise zu streichen sei. Ich erlaube mir, Ihnen diese drei Gründe nochmals kurz zu erläutern:

1. Es braucht kein neues Kässeli. Mit dem vorliegenden Gesetz wird ein Klimafonds geschaffen, dessen Mittel zu einem

AB 2020 S 899 / BO 2020 E 899

wesentlichen Teil für zahlreiche Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen verwendet werden müssen. Dazu gehört auch die Förderung CO₂-neutraler erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Dazu braucht es keine neue Spezialfinanzierung.

2. Die Verfassung ist zu beachten. Der beantragte neue Artikel 48 Absatz 2bis greift willkürlich in die Verteilung des Mineralölsteuerertrags ein, indem jener Teil des Ertrags, der bisher an die konzessionierten Transportunternehmen zurückerstattet wurde, für die Förderung von neuen Antriebstechnologien verwendet wird. Das geht so nicht. Wenn Ermässigungen bei der Mineralölsteuer wegfallen, gibt dies weder dem Bundesrat noch dem Parlament das Recht, den dadurch erzielten Mehrertrag widerrechtlich zu verwenden. Die Verwendung des Mineralölsteuer-Reinertrags ist in der Bundesverfassung ganz klar geregelt, und zwar wie folgt: 50 Prozent für die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, 10 Prozent für den NAF, 40 Prozent für die allgemeine Bundeskasse. Sollte die neue Verteilung trotz dieser Bedenken beschlossen werden, so erwarte ich aufgrund der Rechtslage, dass die neue Ausgabe aus dem Reinertrag erfolgt und dem 40-Prozent-Anteil der allgemeinen Bundeskasse belastet wird.

3. Den Vollzug erachte ich als sehr schwierig. Dieses Vollzugsproblem ist vielleicht der wichtigste Einwand gegen die neue Regelung. Wie soll die Höhe der durch "den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer eingesparten Mittel" festgestellt werden? Es ist gar nicht so einfach, jährlich die Höhe einer Rückerstattung zu ermitteln, wenn es diese Rückerstattung gar nicht mehr gibt. Zum einen muss eine Bemessungsgrundlage festgelegt werden. Vermutlich wird man von den zuletzt gültigen Rückerstattungsbestimmungen ausgehen. Vielleicht werden diese im Verlauf der Jahre an geänderte Verhältnisse angepasst. Der Bundesrat müsste das wohl auf dem Verordnungsweg bestimmen und damit eine Regelung am Leben erhalten, die gar keinen



realen Bezug mehr hat. Zum anderen müssten auch in Zukunft die Rückerstattungsbeträge pro konzessionierte Transportunternehmung ermittelt werden, um die vom Bund durch "den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer eingesparten Mittel" – wie es jetzt im Text heisst – zu bestimmen. Die Transportunternehmen müssten also weiterhin aufzeichnen, welche Treibstoffmengen sie für die ehemals steuerbegünstigten Zwecke verwendet haben, und dazu detaillierte Verbrauchskontrollen mit Angabe der Anzahl Liter, des Datums und des Kilometerstands bei der Tankung sowie der Anzahl Betriebsstunden führen. Sie hätten also den ganzen administrativen Aufwand zu leisten, obwohl keine Rückerstattung mehr erfolgen würde. Die vorgeschlagene Regelung ist nicht vollzugstauglich oder nur mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand vollziehbar.

Ich beantrage Ihnen aus diesen drei Gründen, Artikel 48 Absatz 2bis zu streichen. Ich erinnere auch daran, dass der Ständerat letzte Woche dem entsprechenden Antrag mit 23 zu 16 Stimmen zugestimmt hat. Ich danke Ihnen, wenn Sie diese klare Linie beibehalten.

Bischof Pirmin (M-CEB, SO): Hier geht es abschliessend zu diesem Gesetz um die Frage, ob sich der öffentliche Verkehr auch an den Kosten der Umstellung dieses CO₂-Gesetzes beteiligen muss oder ob nur der private Verkehr, der private Fahrer, die private Fahrerin, mit erheblichen zusätzlichen Belastungen belastet wird; dies, während der öffentliche Verkehr einfach nicht nur weiterhin schwer CO₂-emittierende und schädliche Dieselbusse anschaffen darf, sondern für seine schädliche Tätigkeit auch noch vom Bund subventioniert wird. Genauer genommen ist diese Frage eigentlich entschieden: Unser Rat hat sich eben jetzt bei Absatz 2 dieses Artikels dem Nationalrat angeschlossen. Es ist entschieden, dass diese Umstellung obligatorisch wird und dass die Mineralölsteuer-Rückerstattung, eben diese Subventionierung schädlichen Verhaltens, wegfällt. Dies gilt nicht für Linien, bei welchen der entsprechende ÖV-Betreiber beweisen kann, dass topografisch bedingt die Umstellung von einem CO₂-emittierenden auf ein CO₂-freies Motorsystem nicht möglich ist. Das haben wir beschlossen.

Jetzt kommt natürlich die Frage: Wer bezahlt das? Denn die Umstellung auf eine CO₂-freie Welt kostet Geld, wie dies in anderen Bereichen des CO₂-Gesetzes auch der Fall ist, das ist unbestritten. Das ist nicht gratis zu haben. Doch das ist der Sinn dieses Gesetzes. Jetzt also nochmals die Frage: Wer bezahlt das?

Es gibt zwei Möglichkeiten: Die Mehrheit schlägt Ihnen vor, dass diese Kosten für die Förderung und Erfindung der CO₂-neutralen erneuerbaren Antriebstechnologien eben durch diese Einsparungen bezahlt werden, die durch die höheren Mineralölsteuern anfallen. Diese Mineralölsteuern werden ja nicht zurückerstattet. Das ist eine zweckgebundene Finanzierung aus genau diesen Geldern. Das ist die Version der Mehrheit.

Welche Version beantragt die Minderheit? Sie beantragt, dass das nicht aus diesen Mitteln bezahlt wird, dass es aber ein Obligatorium der Umstellung gibt. Die entsprechenden Betreiber des öffentlichen Verkehrs und die Kantone und Gemeinden müssen das also selber bezahlen.

Das ist die Alternative, die wir heute vor uns haben. Denn Frau Bundespräsidentin Sommaruga hat in der Kommission eindrücklich gesagt: Theoretisch gäbe es schon Bundesmittel aus dem Klimafonds. Aber theoretisch genügt eben nicht, wenn die entsprechenden Mittel dann nicht genügend vorhanden sind. Hier sprechen wir von einem Volumen von etwa 70 Millionen Franken. Ich teile die Auffassung von Kollege Knecht, dass man dann eben auf Vergangenheitszahlen abstellt, wie viel das etwa pro Jahr gewesen ist. Dann fehlen eben diese 70 Millionen Franken, weil sie für etwas anderes verwendet werden. Dann zahlen die Kantone und die Gemeinden. Das ist eigentlich nicht im Sinn des Erfinders.

Ich bitte Sie, hier der Mehrheit zu folgen.

Fässler Daniel (M-CEB, AI): Ich empfehle Ihnen, der Minderheit zu folgen. Ich erkläre Ihnen gern kurz, warum. Wir haben entschieden, dass wir – Kollege Bischof hat das richtig festgestellt – im Ortsverkehr ab 2026 nicht mehr zulassen, dass die Mineralölsteuer für Busse, die mit fossilen Brennstoffen unterwegs sind und für die eine Mineralölsteuer anfällt, zurückerstattet wird. Wir haben vorhin entschieden, dass dies ausserhalb des Ortsverkehrs, ausser wenn es topografisch nicht möglich ist, ab 2030 dann für alle Busse und Fahrzeuge gilt, die im konzessionierten Bereich unterwegs sind.

Ich gehe davon aus, dass wir dies im Glauben und in der Überzeugung so entschieden haben, dass diese Ziele bis 2026 und 2030 auch erreichbar sind. Wenn wir mit dieser Einschätzung richtig liegen, dann haben wir die Situation, dass es gar nichts mehr zu verteilen gibt. Denn wir reden hier über die Rückerstattung der Mineralölsteuer, die dann hoffentlich gar nicht mehr anfällt, weil nur noch Elektrobusse unterwegs sind – das ist ja die Intention dieser Gesetzgebung. Das heisst, wir regeln eine Verteilung von Geldern, die es gar nicht mehr geben wird. In diesem Sinne macht es in meinen Augen keinen Sinn, die Version des Nationalrates zu übernehmen.

Streiten könnten wir uns dann noch darüber, wie wir mit jenen Transportunternehmen umgehen wollen, die



aufgrund topografischer Schwierigkeiten weiterhin Fahrzeuge einsetzen müssen, welche auf Treibstoffe angewiesen sind, welche der Mineralölsteuer unterliegen. Es darf dann nicht so sein, dass letztlich nur noch diese Unternehmen die Förderung erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr finanzieren.

Ich meine, es gibt da auch einen Denkfehler. Ich empfehle Ihnen deshalb, der Minderheit zu folgen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Bei der Frage, die Herr Ständerat Fässler angesprochen hat – es geht um die Ausnahmen aufgrund von topografischen Gegebenheiten, die einer Umrüstung entgegenstehen –, ist der Nationalrat Ihnen ja entgegengekommen. Ausnahmen sind in diesem Bereich auch nach 2030 noch möglich. Ich glaube, das ist ein guter Kompromiss. Es wurde gesagt, der Einzelantrag von Nationalrat Candinas konnte wirklich breit überzeugen.

AB 2020 S 900 / BO 2020 E 900

Man muss sich schon bewusst sein: Diese Mineralölsteuer-Befreiung für Dieselbusse ist ein klassischer Fehl-anreiz. Das geht total in die falsche Richtung. Sie sind bis 2030 noch zugelassen, bis 2026 im Ortsverkehr. Aber ich glaube, für den Übergang ist das so richtig. Diese Frage konnte auf eine gute Art und Weise gelöst werden.

Jetzt ist in diesem Absatz 2bis noch offen, was mit den Mehreinnahmen geschieht, die durch die Aufhebung der Rückerstattung fließen werden. Sollen diese zweckgebunden für die Förderung von CO₂-neutralen, erneuerbaren Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden oder nicht? Als Sie diese Frage letztes Mal beraten haben, habe ich mich gegenüber dieser Zweckbindung skeptisch gezeigt. Ich habe Ihnen gesagt, es gebe eben schon verschiedene Gefässe für eine solche Förderung von CO₂-neutralen, erneuerbaren Antriebstechnologien im ÖV.

Ich las diese Woche zufällig den Entwurf eines Postulatsberichtes, diskutierte das mit den zuständigen Experten in meinem Departement und war etwas ernüchtert, muss ich Ihnen sagen: Es gibt zwar verschiedene Instrumente, aber die Beträge, die zur Verfügung stehen, sind ernüchternd. Dem haben wir gegenübergestellt, dass der Finanzbedarf für diese Umstellung beträchtlich ist. Das ist nicht gratis, das muss man ganz offen sagen. Es ist auch so, dass heute im öffentlichen Verkehr immer noch etwa 5400 Busse mit Dieselantrieb verkehren. Wenn Sie diese jetzt wirklich schrittweise umstellen wollen, brauchen Sie die Mittel.

Ich bin deshalb zum Schluss gekommen, dass Ihre Kommissionsmehrheit unterstützt werden kann. Es gibt zwar verschiedene Töpfe, es gibt Unterstützungsmöglichkeiten, aber die Mittel, die hier zur Verfügung stehen, sind jetzt wirklich nicht berauschend.

Ich möchte mich noch zur Verfassungsmässigkeit äussern. Es ist eine wichtige Frage, welche letztes Mal auch Herr Ständerat Stark und heute Herr Ständerat Knecht zur Sprache gebracht haben. Einfach so viel zur Ausgangslage: Die auf Treibstoffen erhobene Verbrauchssteuer unterteilt sich in die Mineralölsteuer und in den Mineralölsteuerzuschlag. Der Zuschlag ist vollumfänglich für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zweckgebunden. Die Erträge aus der Mineralölsteuer hingegen fließen zu 50 Prozent in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, zu 10 Prozent in den NAF und zu 40 Prozent in die allgemeine Bundeskasse. Das heisst, Spielraum haben Sie sicher bei der Mineralölsteuer. Hingegen würde man beim Mineralölsteuerzuschlag die Verfassungsmässigkeit zu Recht infrage stellen. Jetzt hat aber Ihr Kommissions-sprecher bereits die Präzisierung vorgebracht, dass sich diese Frage nicht stellt, weil die Zweckbindung nur die Mineralölsteuer betrifft.

Es war mir ein Anliegen, die Frage der Verfassungsmässigkeit hier auch noch auszuführen.

Ich bitte Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen und damit eine weitere Differenz auszuräumen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 23 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 18 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Das Geschäft geht damit an die Einigungskonferenz.