



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**

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Il reste 17 divergences dans la loi sur le CO₂, dont 4 font l'objet d'une proposition de minorité, que nous allons traiter dans le cadre d'un seul débat. Une proposition individuelle Candinas a été déposée, concernant la loi sur l'imposition des huiles minérales. La parole est d'abord aux auteurs de propositions de minorité.

Klopfenstein Broggini Delphine (G, GE): La finance est un des secteurs auxquels la loi sur le CO₂ s'applique le moins, et c'est évidemment très regrettable. On aurait pu aller beaucoup plus loin, mais ni notre conseil, ni le Conseil des Etats n'ont souhaité faire le pas nécessaire. Ils n'ont eu ni le courage ni la lucidité d'amorcer plus sérieusement la décarbonisation de la place financière.

Pourtant, nous le savons, on émet tous les jours en Suisse, par le trafic motorisé, par le chauffage, par l'aviation, par l'industrie, autant de CO₂ que le volume qu'on exporte dans le monde entier. Cela se fait à travers les investissements de la place financière dans les énergies fossiles. Cet investissement représente plus de 20 fois ce qu'émettent chaque année les ménages et les entreprises en Suisse.

Cette position de retrait des deux conseils sur la question du secteur de la finance se retrouve à l'article 47a alinéa 3, pour lequel il y a une proposition de minorité Klopfenstein Broggini. Cet alinéa a littéralement été vidé de sa substance. En effet, on supprime quatre mots et on perd de vue un élément essentiel, celui de la transparence, un concept central, en particulier dans le milieu des finances. Désormais, l'article voit son alinéa 3 privé du caractère public et de l'établissement de mesures. La formule était: "La Finma et la BNS établissent régulièrement à l'intention du Conseil fédéral un rapport public sur les résultats et les mesures correspondantes". Désormais, la nouvelle formule de cet alinéa est: "La Finma et la BNS font régulièrement rapport sur les résultats."



Si nous avons réussi à apporter dans les premières lectures de la loi le principe d'évaluation des risques financiers liés au climat, nous ne pouvons pas nous arrêter là. Le pas suivant est directement lié à celui de rendre public le résultat de ces évaluations et d'assurer par là une réelle transparence tout en apportant des mesures adéquates.

Toutefois, ici se pose la question de savoir si le Conseil des Etats, en retouchant cet alinéa, a pris la mesure des enjeux. Et surtout celle de savoir si la Finma et la BNS s'engageront sur ce sujet – elles l'ont annoncé lors des discussions. Evidemment, il est très important d'avancer sur ce sujet.

Ce que l'on demande ici, c'est que les rapports soient publics. Ce que l'on demande également, c'est que des mesures soient prises suite aux évaluations. Si la Finma et la BNS s'engagent aujourd'hui – et c'est ce qu'on a compris de leurs propos –, à proposer des mesures, si elles s'engagent à rendre publics les rapports – et si ces propos sont en effet confirmés aujourd'hui par la présidente de la Confédération, Mme Simonetta Sommaruga –, dans ce cas, nous pourrions imaginer retirer notre minorité. Au fond, il s'agit aujourd'hui d'avancer, de faire un pas en avant, et surtout de ne pas verrouiller les intentions. Car si aujourd'hui nous ne pouvons pas ouvrir toutes les portes, et les Verts le regrettent haut et fort, au moins, ne les fermons pas.

Rüegger Monika (V, OW): Ich vertrete die Minderheit zu Kapitel 4b, Artikel 38gquater, zu der Abgabenhöhe und den zusätzlichen Faktoren für die allgemeine Luftfahrt. Hier geht es um alle Privatflugzeuge und um die Geschäftsluftfahrt, die nicht nur für die Regionen und Kantone von grosser wirtschaftlicher Bedeutung ist. Sie ist auch für die Schweizer Wirtschaft und deren international tätige Unternehmen extrem wichtig. Sie sind ein wichtiges Instrument, wohlverstanden ein Arbeitsinstrument. Es ist für die Nutzer ein Beförderungsmittel und wie ein Büro. Um klarzustellen: Hier geht es überhaupt nicht um das Glitzer-Glamour-Luxusjetten à la Paris Hilton. Hier geht es um reine Wirtschaft. In der Schweiz sind pro Kopf etwa drei- bis fünfmal mehr Grosskonzerne angesiedelt als in unseren direkten Nachbarländern. Diese Konzerne erwirtschaften im Durchschnitt 90 Prozent ihres Umsatzes im Ausland und sind stark von Reisen in ihre Märkte auf der ganzen Welt abhängig. Sie sind auf diese Reisen angewiesen. Diese Firmen schaffen Zehntausende von hochqualifizierten Arbeitsplätzen, und sie tragen einen grossen Anteil der Steuereinnahmen bei.

Die Schweizer Wirtschaft wird zurzeit sowohl im Inland wie auch im Ausland durch viele unerwartete und unnötige Hürden und Wettbewerbsnachteile belastet. Zu erwähnen sind der starke Schweizerfranken, Negativzinsen, die Folgen einer brandgefährlichen Konzernverantwortungs-Initiative und nicht zuletzt das Coronavirus. Eine nationale Abgabe von mindestens 500 und höchstens 5000 Franken ist neben zusätzlichen Faktoren wie Abfluggewicht und Reisedistanzen für eine international agierende Branche unverhältnismässig und wäre weltweit einzigartig – ein einzigartiger Nachteil.

Es würde vor allem die Schweizer Business-Fliegerei, hauptsächlich gegenüber der europäischen Konkurrenz, schwer benachteiligen. Schweizer Unternehmen haben ihren Standort in der Schweiz, fliegen folglich immer ab der Schweiz, schaffen Arbeitsplätze und bezahlen Steuern in unserem Land. Eine pauschale Abgabe von 500 Franken könnte und kann gerade noch verkraftet werden. Doch bei einer Abgabe von bis zu 5000 Franken gefährden Sie direkt und indirekt gegen 34 000 Arbeitsplätze, die eine Lohnsumme von rund 2,8 Milliarden Franken generieren und eine Wirtschaftsleistung von gegen 15 Milliarden Franken erbringen.

AB 2020 N 1354 / BO 2020 N 1354

Im Übrigen hat der Umfang der privaten Business-Fliegerei in der Schweiz in den letzten zehn Jahren kaum zugenommen, aber gegenüber der ausländischen Konkurrenz gerade wegen schlechter Rahmenbedingungen an Gewicht verloren. Hier schaffen Sie eine Hürde, die kein anderes Land hat – eine überrissene Hürde, die für die betroffenen Firmen eine Abkehr von der Schweiz bedeuten kann. Können wir es uns heute – gerade nach Corona – überhaupt leisten, solche krassen Wettbewerbsnachteile für inländische und internationale Firmen zu schaffen oder wie hier, in diesem Gesetzesartikel, sogar neue Nachteile zu schaffen? Sicher nicht. Mit Investitionen in neue Flugzeuge und in synthetische Brennstoffe kann die Luftfahrt wirksam klimaneutral gemacht werden. Mit übertriebenen nationalen Abgaben fehlt den Unternehmen dann einfach das Geld, das sie in zielgerichtete Massnahmen investieren könnten.

Darum bitte ich Sie, meiner Minderheit zu folgen.

Girod Bastien (G, ZH): Frau Rüegger, in der Schweiz tragen Landwirte, Hauseigentümer, Autofahrer und neu auch Gäste von normalen Fluglinien zum Klimaschutz bei. Wenn wir jetzt hier bei 500 Franken bleiben, d. h. 500 Franken für Privatjets, die um die zwanzig Passagiere transportieren, dann sind das nur noch 25 Franken pro Person und damit weniger, als eine Privatperson in einem Linienflieger bezahlt.

Finden Sie es richtig, dass ausgerechnet diejenigen, welche mit dem Privatflieger unterwegs sind – was ja in



Zeiten von Corona auch immer mehr zunimmt und was sich nur wenige leisten können –, den kleinsten Beitrag zum Klimaschutz leisten sollen?

Rüegger Monika (V, OW): Ich bin sehr froh, dass Sie das jetzt endlich anerkennen, dass Sie vor allem die Landwirte, vor allem die Hausbesitzer, vor allem die Landbevölkerung mit diesem CO₂-Gesetz massiv abstrafen: Diese bezahlt die Zeche. Hätten Sie schon früher dafür gekämpft, dass dies nicht ein so überbordendes Gesetz wird!

Paganini Nicolo (M-CEB, SG): In Artikel 48 Absätze 1bis sowie 2 des Mineralölsteuergesetzes geht es um die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, genauer gesagt um die Frage, mit welchem zeitlichen Druck die Befreiung des konzessionierten Verkehrs von der Mineralölsteuer aufgehoben werden soll und ob künftig Ausnahmen möglich bleiben.

Unser Rat hat in der Sommersession eine differenzierte Lösung beschlossen, wonach die Rückerstattung der Mineralölsteuer ab Anfang 2026 entfällt, Ausnahmen aber möglich sind. Der Ständerat will von Ausnahmen nichts wissen. Er will die Befreiung für den Ortsverkehr Anfang 2026, für den übrigen konzessionierten Verkehr Anfang 2030 beenden.

Die Beschlüsse des Ständerates sind im Hinblick auf die tatsächlichen Gegebenheiten im öffentlichen Verkehr nicht realistisch. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind zwar sehr gewillt, betreffend Umrüstung auf umweltfreundliche Busse schnell vorwärtzumachen. Sehr viele Unternehmen sind aktiv. Es geht aber nie um die Umstellung der ganzen Flotte. Es gibt heute noch viele Hürden, oft technische, aber auch finanzielle. So einfach ist eine Umstellung für die Transportunternehmen nicht. So fahren für Postauto zurzeit sieben Elektrobusse, dies bei einer Gesamtflotte von 2403 Fahrzeugen. Die Ambition von Postauto ist, dass bis 2024 rund hundert alternativ angetriebene Fahrzeuge im Einsatz sind, was gerade einmal 5 Prozent der Flotte entspricht. Vielerorts, gerade bei ländlichen Linien, ist heute eine Umrüstung technisch nicht möglich. Es braucht deshalb eine Lösung, welche diesen Gegebenheiten Rechnung trägt.

Der Investitionszyklus für Busse dauert im konzessionierten Verkehr rund acht Jahre. Das vorliegende Gesetz wird wohl frühestens Anfang 2022 in Kraft treten. Es würde sich deshalb rechtfertigen, die Befreiung von der Mineralölsteuer erst Anfang 2030, also acht Jahre nach Inkrafttreten, zu beenden.

Um dem Ständerat doch etwas weiter entgegenzukommen, werde ich meine Minderheit zugunsten des Einzelantrages Candinas zurückziehen. Wir würden damit beim Ortsverkehr, nur bei diesem, dem Ständerat folgen. Das zweite Anliegen meiner Minderheit übernimmt der Einzelantrag Candinas. Die Befreiung soll ausserhalb des Ortsverkehrs auch nach 2030 möglich sein, aber nicht mehr ganz allgemein auch dann, wenn die Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutralem Antrieb wirtschaftlich nicht tragbar ist, sondern nur noch dann, wenn die Umstellung aus topografischen Gründen nicht möglich ist. Eine solche Lösung unterstützt die Umstellung auf umweltfreundliche Busse, lässt aber die Möglichkeit für Ausnahmen zu, wo dies notwendig ist.

Dies kann auf Verordnungsstufe präzisiert werden. Es gibt gerade im Berggebiet Strecken des öffentlichen Verkehrs, bei denen die Fahrzeugumstellung aus heutiger Sicht noch nicht möglich ist. Es gibt noch keine Elektrobusse, die ohne Nachladen einen ganzen Tag betrieben werden können. Dazu ist es einfach nicht wirtschaftlich, für vier tägliche Rotationen von Disentis auf den Lukmanierpass eine Ladestation auf der Passhöhe zu installieren. Kein Kanton würde diese Kosten übernehmen.

Wenn im Ergebnis aus Sicht des Berggebiets nicht nur der motorisierte Privatverkehr über die Benzinpreiszuschläge, sondern auch der öffentliche Verkehr insbesondere im Berggebiet verteuert wird, so hilft dies der Akzeptanz der Vorlage nicht. Sollte es bis 2030 technische Lösungen geben, die genügen – was nicht auszuschliessen ist –, so vergeben Sie sich mit der Gesetzgebung gemäss Antrag Candinas ebenfalls nichts. In diesem Fall gäbe es den Rückerstattungsgrund schlicht und einfach nicht mehr.

In diesem Sinne ziehe ich meinen Minderheitsantrag zurück und ersuche Sie, den Einzelantrag Candinas zu unterstützen.

Chevalley Isabelle (GL, VD): Vu ce que vient de dire le précédent orateur, qui a annoncé qu'il retirait sa minorité au profit de la proposition Candinas, et vu cette proposition, je retire aussi ma minorité.

Mais le problème demeure. Comment calculer le non-encaissement d'un impôt alors que le montant de cet impôt dépend de la consommation? S'il n'y a plus l'encaissement de cet impôt, cela deviendra trop bureaucratique et compliqué pour les entreprises de transport de lignes de trafic local concessionnaires de la Confédération de donner leur consommation pour finalement obtenir le remboursement d'un impôt qui n'existe pas. Je continue de penser qu'il ne s'agit pas d'une bonne idée.



La présidente (Moret Isabelle, présidente): Nous allons passer aux interventions des porte-parole des groupes.

Imark Christian (V, SO): Die SVP hat ihre ablehnende Haltung zu dieser Umverteilungsmaschinerie ja bereits mehrfach mitgeteilt. Dieses CO₂-Gesetz wird in den nächsten paar Jahren für die Wirtschaft und für die Bevölkerung dieses Landes Kosten in der Höhe von 30 bis 40 Milliarden Franken bewirken. Hinzu kommen massenhaft Verbote und Einschränkungen und ein gewaltiges Bürokratiemonster – ja, es ist Sozialismus. Der Sozialismus hat nicht einmal in seinen blühendsten Zeiten ein solches Bürokratiemonster erlebt.

Dass die Schweiz ihren CO₂-Ausstoss massiv reduziert, wird dabei ignoriert. Dass die Schweiz dies auf Basis ihrer liberalen Grundwerte wie Freiheit, Eigenverantwortung und natürlich auch aufgrund der technischen Entwicklung tut, wird ebenso ignoriert. Das Gesetz soll in einer schwierigen Zeit etabliert werden, in einer Zeit, in der viele Leute und viele Betriebe bereits mit Ängsten und existenziellen Problemen zu kämpfen haben. Das Volk wird sich zu diesem Bürokratiemonster äussern, spätestens nächstes Jahr, 2021, wenn in einer Referendumsabstimmung gefragt wird, ob wir einen solchen Sozialismus in der Schweiz einführen wollen oder nicht.

Ich komme zu den Minderheiten zu Artikel 38gquater. Da steht die Frage im Raum, ob die Privatflugabgabe mit einer Flatrate, also mit 500 Franken pro Flug, abgegolten oder ob die Privatflugabgabe zwischen 500 und 5000 Franken pro Flug abgestuft werden soll. Die Kommission hat jetzt eine kleine Änderung gemacht, aber inhaltlich ist es eigentlich immer noch dasselbe wie das, was der Ständerat abgelehnt hat. Der Ständerat hat sich bereits dahingehend geäussert,

AB 2020 N 1355 / BO 2020 N 1355

dass diese Abstufung in der Umsetzung sehr kompliziert ist. Die neue Version präzisiert im Gesetz einfach noch einmal, dass beim Flugzeug verschiedene Kriterien festgelegt werden können, zum Beispiel das Gewicht, die Reisedistanz oder die Wettbewerbsfähigkeit der Regionalflugplätze. Aber das alles hätte der Bundesrat bereits selber tun können, weil der Bundesrat in der Vorgängerversion diese Kompetenz gehabt hätte. So ist es inhaltlich eigentlich überhaupt keine Änderung.

Ich bin gespannt, was der Ständerat dann dazu sagt. Es hat sich bereits ein namhafter Ständerat dazu geäussert, dass er das genauso sieht und der Ständerat hier wahrscheinlich bei seiner Version bleiben wird. Auch wir beantragen Ihnen, hier der Version des Ständerates zu folgen.

Bei Artikel 47a geht es um die Berichterstattung der Finma zu den Risiken des Klimawandels. Hier wurde eine Differenz künstlich aufrechterhalten, es ist ein wenig Wortklauberei. Ich appelliere an Sie, hier nachher der Bundespräsidentin zuzuhören, die uns in der Kommission versichert hat, dass es überhaupt keinen Unterschied macht, ob wir jetzt hieran festhalten oder nicht. Es ist ein bisschen merkwürdig, dass man an solchen Differenzen einfach künstlich festhält und das ganze Prozedere in die Länge zieht, obwohl man eigentlich gar keine echte Differenz mehr hat. Deshalb auch hier unser Antrag: Stimmen Sie der Mehrheit zu.

Bei den Strafbestimmungen geht es um Vorsatz und Fahrlässigkeit. Wir sind der Meinung, dass man diese Tatbestände eliminieren sollte, genau so, wie es der Ständerat vorschlägt. Auch das würde inhaltlich am Gesetz sehr wenig ändern. Auch hier gilt: Es ist wenig kompromissfähig, wenn man an einer Formulierung festhält, die nicht mehrheitsfähig und auch nicht sinnvoll ist. Auch hier hätte man die Differenz bereits bereinigen können.

Zu Artikel 48 Absätze 1 und 2 gab es vorhin bereits Ausführungen von Nationalrat Paganini. Er hat seinen Minderheitsantrag zurückgezogen. Wir werden den Einzelantrag Candinas ebenfalls annehmen.

Jetzt hätte ich eigentlich noch viel zu Artikel 48 Absatz 2bis zu sagen gehabt, aber leider wurde der Antrag dieser Minderheit soeben zurückgezogen.

In diesem Sinne bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit und die Berücksichtigung unserer Positionen.

Jans Beat (S, BS): Wir sind auf der Zielgeraden. Der Ständerat hat viele Differenzen bereinigt, Ihre Kommission ebenfalls. Das CO₂-Gesetz wird noch in dieser Session verabschiedet werden – endlich. Die Sozialdemokratische Partei zieht eine positive Bilanz und wird das CO₂-Gesetz ohne Wenn und Aber im Referendumskampf gegen die Erdöllobby verteidigen.

Die Schweiz hat sich die Mittel gegeben, die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 zu halbieren. 75 Prozent der Kompensation sollen in der Schweiz geschehen. Wir haben mit dem Klimafonds, mit den nationalen Gebäudevorschriften und mit der Flugticketabgabe griffige Instrumente geschaffen, um den Klimaschutz in der Schweiz wirklich substanziell voranzubringen, und das ist wichtig. Das ist auch eine Botschaft an die Klimastreikbewegung. Sollte dieses Gesetz abgelehnt werden, wird die Schweiz im Klimaschutz um Jahre zurückgeworfen. Wir würden in dieser rückständigen Position verharren, in der wir jetzt schon sind, und würden



gegenüber dem Ausland weiter zurückgeworfen. Das ist eine gut gemeinte Mitteilung an die Klimastreikbewegung.

Auch wenn die SP-Fraktion gerne grössere Schritte gemacht hätte, etwa im Bereich des Strassenverkehrs oder des Finanzplatzes, möchten wir klar festhalten, dass dieses Gesetz die Schweiz wirklich voranbringen wird. Sagt die Bevölkerung klar Ja dazu, dann können und wollen wir im Rahmen der Gletscher-Initiative oder der Energiegesetze weitere wichtige Schritte tun, um die Schweiz von der Abhängigkeit von Erdöl und Erdgas zu befreien.

Die Differenzen, die wir jetzt noch diskutieren, sind aus unserer Sicht nicht entscheidend. Der Ständerat hat zum Glück die Lex Pilatus abgelehnt, welche den Löwenanteil der Privatflüge von der Flugticketabgabe befreien wollte.

Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, bei den verbleibenden Differenzen der Kommissionsmehrheit zu folgen. Den Antrag aus den Reihen der SVP, die Privatjets nun doch relativ günstig davonkommen zu lassen, unterstützen wir in keiner Art und Weise. Es ist überhaupt nicht wahr, dass die Firmen in der Schweiz ein echtes Problem haben mit diesem Beitrag an den Klimaschutz, zumal ja der Ständerat gesagt hat, es müsse wirtschaftsverträglich ausgestaltet werden. Hier gibt es keine Probleme. Es macht keinen Sinn, hier der SVP zu folgen.

Bei der Minderheit Klopfenstein Broggini – sie wurde jetzt offenbar kurzfristig zurückgezogen – haben wir das Bekenntnis der Bundespräsidentin, die sagt: "Ja, der Finanzplatz soll durch die SNB und die Finma auch auf Klimarisiken überprüft werden, und ja, es soll entsprechende Berichte und auch Massnahmen dafür geben." In diesem Sinne können wir nachvollziehen, dass der Antrag der Minderheit zurückgezogen wurde. Wir möchten aber trotzdem sagen, dass der Finanzmarkt einen ganz wichtigen Bereich des Klimaschutzes darstellt. Was hier in diesem Gesetz steht, reicht bei Weitem nicht. Wir gehen hier hinter das Pariser Klimaabkommen zurück, wir erfüllen die Anforderungen dieses Abkommens in keiner Weise. Wir von der SP erwarten hier ganz klar mehr. Das Mindeste ist, dass man diese Risiken jetzt einmal überprüft. Wir werden also genau schauen, ob dann diese Berichte auch tatsächlich öffentlich werden und ob entsprechende Massnahmen vorgeschlagen werden.

Dann ist da noch die Geschichte mit der Rückerstattung der Mineralölsteuer an die Dieselmotoren im öffentlichen Verkehr. Der Ständerat hat hier konsequent gefordert, dass diese Steuerbefreiung spätestens 2030 auslaufen soll – Punkt. Denn diese Steuerbefreiung stellt eine enorme Subventionierung, sprich Bevorteilung der fossil betriebenen gegenüber den erneuerbar betriebenen Bussen dar. Wenn man weiss, dass drei Viertel der Treibhausgasemissionen des öffentlichen Verkehrs durch Dieselmotoren generiert werden, dann sieht man, wie wichtig in der Konsequenz ist, dass man aufhört, diese Dieselmotoren zu subventionieren.

Die Minderheit Paganini, die nun zugunsten des Einzelantrages Candinas zurückgezogen werden soll, wird von der Sorge getragen, dass es für die Postautos, die abgelegene Dörfer im Berggebiet bedienen, im Jahr 2030 keine erneuerbaren Lösungen geben könnte. Wir teilen diese Sorge nicht. Die Entwicklung beim batterie- und wasserstoffgetriebenen Schwerverkehr geht so rasch voran, dass es nicht nötig ist, hier einen Rückzug zu machen. Wir brauchen im Gegenteil klare Signale an die Planerinnen und Planer des öffentlichen Verkehrs, dass die Mobilität in Zukunft bis in die Bergtäler sozial verträglich und erneuerbar sein soll.

Wir sind Frau Chevalley dankbar, dass sie ihren Minderheitsantrag zurückgezogen hat, wodurch eine sozial verträgliche Mobilität möglich wird. Denn dieser Absatz, den wir jetzt beibehalten sollten, kann genau das leisten: Er ermöglicht die finanzielle Förderung der Postautos in den Bergtälern.

In diesem Sinn bitten wir Sie, den Anträgen der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Egger Mike (V, SG): Kollege Jans, hören Sie auf, in diesem Saal Unwahrheiten zu erzählen. Sie haben gesagt, wir würden eine rückständige Klimapolitik betreiben. Ich möchte Sie einfach darauf hinweisen: Die EU betreibt 250 Kohlekraftwerke, und wir gewinnen 62 Prozent unseres Stroms aus nachhaltigen Energien. Wie erklären Sie bei diesen Fakten Ihre Aussage, dass wir eine rückständige Umweltpolitik betreiben?

Jans Beat (S, BS): Zum Beispiel dadurch, dass die EU einen Green Deal verabschiedet hat und 1 Billion Euro in Infrastrukturen für erneuerbare Energien investieren will, das heisst in Wärme-, Mobilitäts- und Industrielösungen, die auf erneuerbaren Energien beruhen. Die Schweiz hat in diesem Sinne nichts Vergleichbares zu bieten. Die EU hat ihre CO₂-Ziele schneller erreicht als wir, und sie hat sich grössere Ziele gesetzt als wir. Wenn wir dieses CO₂-Gesetz jetzt nicht verabschieden, werden wir in diesem Bereich deutlich abgeschlagen sein.

AB 2020 N 1356 / BO 2020 N 1356

Unsere Wirtschaft, unsere Industrie hat nicht die Möglichkeit, sich ähnlich schnell auf die Zukunft vorzubereiten wie die Industrie in der EU. Das wird ihr zum Nachteil gereichen.





Paganini Nicolo (M-CEB, SG): Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP verfolgt in der Differenzbereinigung zum CO₂-Gesetz die gleichen Ziele wie in den ersten beiden Runden. Wir wollen ein griffiges CO₂-Gesetz, welches keine Alibiübung ist. Wir wollen aber gleichzeitig ein wirtschafts- und sozial verträgliches Gesetz, und vor allem wollen wir ein Gesetz, das in einer allfälligen Volksabstimmung bestehen kann. Davon haben wir uns in dieser Runde der Differenzbereinigung leiten lassen.

Zu den einzelnen heute zu diskutierenden Differenzen: Bei Artikel 38gquater Absatz 1 und Absatz 1bis er-suchen wir Sie, der Mehrheit zu folgen. Es geht um die Höhe der Privatflugabgabe. Der Ständerat ist, ins-besondere aus Sorge um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionalflugplätze, auf seine ursprüngliche Flatrate von 500 Franken zurückgekommen. Die Bedenken der Regionalflugplätze sind nicht leichtfertig vom Tisch zu wischen. Aber umgekehrt muss auch das Verhältnis zwischen der Flugticketabgabe für eine Einzelperson, z. B. in der Businessclass der Swiss, und der Belastung für eine Person im Privatjet irgendwie vernünftig sein. Würden zehn Personen in einem Privatjet sitzen, würden diese gemäss ständerätlicher Variante pro Person lediglich 50 Franken bezahlen. Die Mehrheit hält deshalb am Tarifraster von 500 bis 5000 Franken fest, will aber, dass neu neben der höchstzulässigen Startmasse und der Reisedistanz auch die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze bei der konkreten Festlegung der Abgabe berücksichtigt werden kann. Wir unterstützen diese Lösung.

Bei der Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken gemäss Artikel 47a möchten wir uns mit der Mehrheit dem Ständerat anschliessen. Bei diesem gab es dazu keine Minderheit und folglich auch keine Dis-kussionsbeiträge. Aus unserer Sicht wird dem Grundanliegen mit der ständerätlichen Variante entsprochen.

Bei Artikel 48, "Mineralölsteuergesetz", ersuchen wir Sie nach dem Rückzug meiner Minderheit, den Einzelan-trag Candinas zu unterstützen. Die Begründung habe ich Ihnen vor einigen Minuten bereits vorgetragen.

Egger Kurt (G, TG): Ich kann es nur wiederholen: Nun sind wir endlich auf der Zielgeraden. Das Parlament hat die ungenügende Vorlage des Bundesrates in den letzten eineinhalb Jahren deutlich verbessert. In Bezug auf die Nachhaltigkeit ist dieses Gesetz ein sehr gescheites Gesetz. Für die Umwelt bringt es eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 50 Prozent, davon 75 Prozent im Inland. Für die Wirtschaft und das Gewerbe ste-hen finanzielle Mittel von rund einer Milliarde Franken zur Verfügung. Diese können für Gebäudesanierungen eingesetzt werden, Heizungsersatz und technologische Entwicklungen.

Ausserdem ist das Gesetz sozial verträglich. Der durchschnittliche Schweizer Haushalt spart bei den Ener-giekosten bis zu 1000 Franken pro Jahr, dies dank den eingebauten Rückverteilungen und den geringeren Energiekosten.

Das Gesetz ist auch ausgewogen. Die wichtigsten CO₂-relevanten Bereiche sind einbezogen: die Gebäude, der Verkehr und auch die Industrie. Neu haben wir nämlich eine Flugticket- und eine vermutlich einzigartige Privatflugabgabe. Wir haben Absenkpfade für die Emissionen der Gebäude und Fahrzeuge. Wir haben eine Erhöhung der äusserst erfolgreichen CO₂-Abgabe. Wir haben einen Klimafonds, der Innovationen unterstützt und die Schweiz technologisch vorwärtsbringt. Erstmals ist zudem der Finanzsektor, wenn auch in sehr be-scheidenem Rahmen, einbezogen.

Das Gesetz ist ein erster Schritt zur Erfüllung des Pariser Abkommens. Das ist das Positive. Gleichzeitig sehen Sie, dass die Klimajugend auf die Strasse geht und wesentlich strengere Massnahmen fordert. Dessen sind wir uns bewusst, und wir alle hier im Saal müssen die Forderungen der Jugend ernst nehmen. Das heisst, für netto null braucht es weitere Schritte. Zum einen müssen wir rascher vorangehen und rascher umsetzen, zum anderen müssen wir weitere Bereiche wie den Landwirtschaftssektor einbeziehen. Zudem braucht es im Finanzsektor effektive Massnahmen und nicht nur Absichtserklärungen.

Diese nächsten Schritte müssen wir in dieser Legislatur aufgleisen. Deshalb ist es wichtig, dass wir das Gesetz unter Dach und Fach bringen – und das sollte uns heute gelingen.

Clivaz Christophe (G, VS): Tout d'abord, concernant les divergences qui ne font pas l'objet de propositions de minorité, le groupe des Verts vous propose de suivre les propositions de la commission.

Concernant les minorités qu'il nous reste à traiter, nous vous invitons à refuser la proposition de la minorité Rüegger. La formulation qui est proposée par la majorité de la commission permet de tenir compte de la particularité des aéroports régionaux.

Nous vous conseillons en outre de soutenir la proposition Candinas concernant la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales, car c'est un compromis qui nous paraît acceptable pour tenir compte de la spécificité des transports publics en montagne.

Chers collègues, le moment est important! Le réchauffement climatique met en danger la prospérité de la Suisse, et aujourd'hui, dans cet hémicycle, tous les partis le reconnaissent, sauf l'UDC qui préfère rester dans



l'obscurantisme. Après un long processus parlementaire, nous sommes à bout touchant avec la révision de cette loi, et, comme l'a montré par différents exemples notre collègue Kurt Egger, c'est une loi qui constitue un premier pas important afin d'atteindre les objectifs climatiques définis dans l'Accord de Paris sur le climat.

Le projet tel qu'il ressort des débats parlementaires est meilleur que la version, clairement insuffisante, proposée fin 2017 par le Conseil fédéral. Il ne fait aucun doute que les préoccupations pour le climat exprimées dans la rue par des centaines de milliers de manifestants depuis le début de 2019, ainsi que le résultat des élections fédérales de l'automne dernier, ont influencé le contenu de cette loi. Néanmoins, cette loi est dans le même temps clairement insuffisante pour limiter le réchauffement à moins de 2 degrés. Les Verts exigent donc des mesures supplémentaires, en particulier dans les domaines des transports, de la finance, de l'énergie et de l'agriculture, et nous ferons différentes propositions dans ce sens. De plus, la loi sur le CO₂ ne doit pas rester figée pour la prochaine décennie. Le Conseil fédéral doit dès aujourd'hui plancher sur une nouvelle révision afin que la Suisse puisse atteindre les objectifs climatiques qu'elle s'est elle-même fixés en ratifiant l'Accord de Paris sur le climat.

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Ich gebe Ihnen die Meinung der FDP-Liberalen Fraktion bekannt.

Das müssen wir akzeptieren: Will die Menschheit einen ernsthaften Klimaschutz umsetzen, sind die ganz Grossen auf dieser Welt an Bord zu holen. Nur mit international abgestimmten Massnahmen kann ein messbares Resultat erzielt werden. Es ist heute die Pflicht von uns allen, die natürlichen Ressourcen für die künftigen Generationen zu sichern. Dabei soll jedermann im Sinne der Eigenverantwortung seinen ökologischen Fussabdruck hinterfragen. Es ist aber unabdingbar, dass auch die wirtschaftliche Seite berücksichtigt wird, denn die Wirtschaft sind wir alle. Im Wissen, dass einige Massnahmen nicht gratis sind und unser Land über ein hohes Mass an Innovation und Kreativität verfügt, werden die FDP-Liberalen weiterhin aktiv mithelfen, diesem Gesetz zum Durchbruch zu verhelfen.

Die FDP-Liberalen werden in dieser Differenzbereinigung überall der Mehrheit folgen. Einzelne Mitglieder unterstützen die Minderheiten bzw. jetzt noch die Minderheit. Grundsätzlich steht die FDP-Liberale Fraktion aber hinter diesem Gesetz und befürwortet das Ziel, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen.

Die vorliegende Fahne beinhaltet nur noch wenige Differenzen. Zu einem mehrheitsfähigen Gesetz auf Stufe Bundesparlament ist der Weg nicht mehr weit. Aber schlussendlich wird das Volk – da bin ich sicher –

AB 2020 N 1357 / BO 2020 N 1357

über diese Sache abstimmen. In vielen Punkten entstanden ja politische Kompromisse über ideologische Grenzen hinweg. Das müssen wir der Bevölkerung auch aufzeigen können.

Zu den einzelnen Differenzen nur ganz kurz: Was die Flugticketabgabe betrifft, möchten wir noch einmal darauf aufmerksam machen, dass die wirtschaftliche Situation der Luftfahrt bei der Gestaltung der Abgabe berücksichtigt werden muss. Hier machen wir einen Aufruf an die Verwaltung und an die Frau Bundespräsidentin, dass diese Frage ernst genommen wird. Vor allem der Sonderfall Basel darf nicht unter den Teppich gewischt werden. Hier sind effektiv noch Probleme vorhanden, die gelöst werden müssen. Wir erwarten von der Frau Bundespräsidentin, dass sie die Versprechen von dazumal einhält und auch wirklich Lösungen präsentieren kann.

Zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt: Hier wurde eingeführt, dass mindestens Gewicht und Flugdistanz wichtig sind. Zudem haben wir ja nun auch die Wirtschaftlichkeit der Flugplätze ergänzt. Eine Pauschale von 500 Franken erachten wir als unfair. Es ist doch nicht dasselbe, ob ein PC-24 ab St. Gallen-Altenrhein nach Stuttgart oder ein Gulfstream G650 ab St. Gallen-Altenrhein nach New York fliegt. Die Unterschiede sind gewaltig. Daher müsste diese Abgabe auch einen gewissen Bezug zur CO₂-Belastung haben. Die Bandbreite von 500 bis 5000 Franken erscheint uns als richtig. Als mögliche Lösung im Umsetzungsband, das bereits aufgezeigt wurde – und da möchte ich Sie jetzt um Aufmerksamkeit bitten –, sind 500 Franken für Kurzstrecken mit einer Startmasse von bis zu 15 Tonnen vorgesehen. Ich wende mich vor allem an die rechte Seite: 15 Tonnen, das ist zweimal der PC-24. Eine Kurzstrecke wird mit 1500 Kilometern definiert. Ein Flug von hier nach Madrid ist immer noch in dieser Bandbreite enthalten. Daher ist diese Angst unbegründet. Eine 5000-Franken-Abgabe ist für Flugzeuge ab 80 Tonnen vorgesehen. 80 Tonnen schwer ist zum Beispiel ein Airbus A320. Dass ein solches Flugzeug mit 5000 Franken belastet werden sollte, erscheint uns nicht übertrieben. In diesem Fall sind diese 5000 Franken nicht wirklich ein grosser Betrag.

Ich bitte Sie hier, nicht die Minderheit, sondern die Mehrheit zu unterstützen. In diesem Sinne unterstützt die FDP-Liberale Fraktion sämtliche Mehrheiten und auch den Einzelantrag Candinas. Warum den Einzelantrag Candinas? Er versucht, eine Brücke zu schlagen, die wir hier mittragen können. Aber trotzdem: Ab 2030 sollte eigentlich auch der öffentliche Verkehr auf fossilfreien Treibstoff umgestellt haben.



Rüegger Monika (V, OW): Herr Kollege Jauslin, Sie haben jetzt einfach das alte Gesetz genommen, die alte Vorlage, und haben ein bisschen Wirtschaftlichkeit da hineingepackt.

Können Sie mir sagen, wie Sie diese Wirtschaftlichkeit denn messen können oder wollen und wer das dann schlussendlich macht? Ist das wirklich greifbar messbar, oder kommt das dann je nach Gutdünken raus?

Jauslin Matthias Samuel (RL, AG): Besten Dank für diese Frage. Es ist schon so, dass im ersten Augenblick die Wirtschaftlichkeit nicht einfach gemessen werden kann. Schlussendlich wird es ein Reporting geben müssen. Wir werden sehen, welchen Nutzen wir daraus ziehen können.

Ich gebe Ihnen aber recht: Nicht alle Wirtschaftszweige werden identisch von einem CO₂-Gesetz profitieren können. Ich habe es schon einmal ausgedeutet: Ein Öllieferant wird eine andere Ansicht haben als ein Solarzellen-Produzent. Das müssen wir akzeptieren.

Bäumle Martin (GL, ZH): Wir sind heute in diesem Rat in der letzten Runde, wir haben nur noch wenige Differenzen zu bereinigen. Der Ständerat hat sich in seiner letzten Runde in sehr vielen wichtigen Punkten dem Nationalrat angeschlossen, was ich wichtig finde.

Unsere Kommission hat sich jetzt unter anderem bei Artikel 40a dem Ständerat angeschlossen. Bei den Absätzen 1bis und 1ter geht es insbesondere um die Zweckbindung der Flugticketabgabe für erneuerbare Treibstoffe. Das haben wir in unserem Rat noch detailliert in einem Absatz 1ter ausgeführt, mit dem wir eine Art Deckelung wie bei der KEV einführen wollten, damit nicht das gesamte Geld für eine sehr teure Massnahme abgeholt werden kann. Der Ständerat hat gesagt, es sei nicht sinnvoll, diesen Absatz 1ter ins Gesetz zu schreiben. Dem schliessen wir uns an. Wir sind der Meinung, dass der Bundesrat das in der Verordnung regeln kann. Der ursprüngliche Absatz 1ter könnte durchaus eine Anleitung sein, wie die Verordnung dann aussehen könnte, damit die synthetischen Treibstoffe rasch Wirksamkeit entfalten können.

Ebenso haben wir unterdessen bei Artikel 47a keine Differenz mehr. Hier geht es um die Überprüfung der Geldströme durch SNB und Finma. Der Ständerat hat das etwas anders formuliert; am Ende muss man sagen, dass die Differenz nur redaktioneller Natur ist. Ich bin froh, wurde die Minderheit zurückgezogen. Jetzt können wir eigentlich sagen, dass etwas in dieser Richtung gemacht wird. Wir meinen ungefähr dasselbe. In einem solchen Bericht können selbstverständlich auch Massnahmen vorgeschlagen werden; es ist klar, dass man in einem Bericht auch Empfehlungen abgibt. Aber es gibt im Gesetz keine Verpflichtung. Die SNB und die Finma sind frei, das zu tun, was sie für richtig halten. Das ist auch ihr Job.

Wir haben uns auch in einem weiteren Artikel dem Ständerat angeschlossen: In Artikel 15 Absatz 3 wollten wir bezüglich Privatanteil Dienstfahrzeuge eine steuerliche Entlastung einführen. Der Ständerat wollte hier keine Tür für eine Steuerdebatte öffnen und hat das wieder gestrichen. Wir schliessen uns dem an. Aber parallel dazu hat die Kommission unbestritten ein Postulat überwiesen, um dieses Thema zeitnah separat aufzugreifen, ohne es aber jetzt noch wie eine Steuervorlage in dieses Gesetz hineinzupacken. Wir bleiben mit einem Postulat an diesem Thema dran, das noch in diesen Rat kommen wird.

Dann haben wir noch einige Differenzen. Die wichtigste betrifft die Abgabe Allgemeine Luftfahrt, das wurde schon erwähnt. Herr Jauslin hat sehr gut ausgeführt, was das heisst. 500 Franken wären unanständig tief. Damit würde sich jeder normale Passagier, jeder Bürger veräppelt vorkommen, wenn er eine Abgabe auf seinem Ticket bezahlen muss. Ich sage einmal, die eher Reichen würden dann quasi mit fast gar nichts davonkommen. Die Bandbreite von 500 bis 5000 Franken ist genau so ausgelegt, dass eben grosse, schwere Flugzeuge mit weiten Distanzen die 5000 Franken erreichen würden. Bei kleinen Flugzeugen auf Kurzstrecken wären es 500 Franken. Diese Abgabe wäre wahrscheinlich immer noch tiefer als bei normalen Passagierklassen, aber es wäre eine vertretbare Grösse.

Zudem haben wir noch zwei Punkte dazu aufgenommen. Diese Abgaben können auch noch reduziert werden, wenn z. B. ein Privatjet auch erneuerbares Kerosin beimischen würde. Das ist eine Möglichkeit, die wir im Gesetz geschaffen haben. Zudem haben wir neu die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze eingefügt. Es könnte also sein, dass ein Abflug ab Zürich etwas teurer wäre als ab Sion, um sicherzustellen, dass die regionalen Flugplätze dann kein Problem erhalten würden, weil es zu teuer wäre. Wir haben dort noch eine kleine Verbesserung eingebaut, in der Hoffnung, dass der Ständerat jetzt akzeptiert, dass wir hier die 5000 Franken belassen – er hat diese Obergrenze mit 22 zu 19 Stimmen bei 1 Enthaltung nur knapp abgelehnt.

Wir haben noch eine Differenz in Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe g. Es geht darum, dass der Ständerat in dieser Vorlage ursprünglich erwähnt hat, dass mit dieser Bestimmung im Gebäudebereich "Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase" gefördert werden können. Wir haben daraus "Anlagen zur Produktion erneuerbarer Substrate" gemacht, in der Meinung, das beinhalte Gase, Flüssigkeiten und Festkörper. Das wurde dann etwas überinterpretiert; Substrate hätten auch noch andere Dinge wie Fleischersatzprodukte sein können. Das wur-



de im Gebäudebereich nicht unbedingt als zielführend angeschaut. Darum schlagen wir jetzt dem Ständerat "Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energieträger" als Wording vor. Damit sind Gase, Flüssigkeiten und Festkörper im Gebäudebereich gemeint. Dann könnte uns der Ständerat hier auch folgen.

AB 2020 N 1358 / BO 2020 N 1358

Bei den Strafbestimmungen in Artikel 52 ff. bleiben wir auf unserer Linie. Ich bin der Meinung, es ist die richtige Linie. Wie will der Ständerat hier reagieren? Ich nehme an, wir werden das morgens um sieben Uhr in der Einigungskonferenz diskutieren.

Dann haben wir noch Differenzen in Artikel 48 Absätze 1bis, 2 und 2bis des Mineralölsteuergesetzes. Meiner Ansicht nach ist das ein etwas unglücklicher Artikel, an dem beide Räte gebastelt haben. Ich bin der Meinung, dass wir uns heute dem Einzelantrag Candinas anschliessen sollten. Wir haben deshalb den Antrag unserer Minderheit zurückgezogen. Wir sind nicht überzeugt, dass dieser Artikel so, wie er hier legiferiert worden ist, sinnvoll ist, weil er neue Türen öffnet und Unsicherheiten birgt. Ich bin gespannt, ob der Ständerat auf diesen Kompromiss, den wir ihm anbieten, einschwenkt. Das wäre schön, dann hätten wir eine Differenz weniger. Wenn nicht, werden wir auch hier morgens um sieben Uhr nochmals intensiv diskutieren, welches der richtige Weg ist, und Ihnen dann den Antrag der Einigungskonferenz unterbreiten.

Ich komme zum Fazit: Wir haben ein gutes Gesetz. Es ist ein typisch schweizerischer Kompromiss. Es ist nicht das Wunschprogramm der Grünliberalen. Wir hätten am liebsten eine wirksame Lenkungsabgabe, die wesentlich einfacher wäre und wesentlich weniger gesetzliche Regulationen brauchen würde. Das ist aber politisch nicht mehrheitsfähig, weder in diesem Rat noch in der Bevölkerung. Also müssen wir uns nach dem Machbaren strecken. Das Netto-null-Ziel für 2050 ist für alle zwingend. Das hat der Bundesrat gesagt. Die Grünliberalen wollen mit dem Netto-null-Ziel für 2040 noch etwas ehrgeiziger sein. Wir wollen aber dieses Ziel erreichen, und dieses Gesetz ist ein wesentlicher Schritt dazu. Es werden keine Kosten generiert. Wir generieren Investitionen und Nutzen für Innovation, Wirtschaft und Gewerbe.

In diesem Sinne werden wir das Gesetz mit Überzeugung unterstützen und freuen uns auch auf die Volksabstimmung.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Nach fast drei Jahren intensiver Beratung sind wir mit dem CO₂-Gesetz jetzt auf der Zielgeraden. Wir werden zwar das ursprünglich angepeilte Jahr des Inkraftsetzens verfehlen, dafür haben wir eine Vorlage vor uns, die im Vergleich zur ursprünglichen Vorlage des Bundesrates deutlich ehrgeiziger ist und somit auch den neuesten Entwicklungen und auch den Erwartungen in der Gesellschaft besser gerecht werden kann.

Ich äussere mich gerne noch zu den Differenzen, die jetzt bestehen, respektive zu den Differenzen, die in Ihrem Rat noch bestehen.

Ich beginne mit der Abgabe Allgemeine Luftfahrt bei Artikel 38gquater: Abweichend zu Ihnen will der Ständerat eine Abgabe von einheitlich 500 Franken – das ist eine sogenannte Flatrate. Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt ist damals im Ständerat hineingekommen, und Ihre Kommission hat sich mit der Thematik noch einmal vertieft auseinandergesetzt und wesentliche Verbesserungen vorgenommen. Jetzt haben Sie noch diese Differenz, wonach der Ständerat eben eine sogenannte Flatrate will. Bei der Abgabe Allgemeine Luftfahrt ist es aber aus verfassungsrechtlichen Gründen wichtig, dass Sie eine Lenkungswirkung entfaltet; bei nur 500 Franken ist das fraglich. Wie viel CO₂ auf einem Flug ausgestossen wird, hängt nämlich massgeblich davon ab, wie schwer das Flugzeug ist und wie weit die Reise geht. Daher ist es richtig, insbesondere die Startmasse und die Flugdistanz als Kriterium für die Abgabehöhe beizuziehen. Diese Kriterien standen übrigens auch im Ständerat bereits zur Diskussion.

Ihre Kommissionsmehrheit möchte nun als zusätzliches Kriterium auch die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze aufnehmen. Dieses regionalpolitische Element wird den Bedenken gerecht, die im Ständerat geäussert wurden. Sie gaben letztlich auch den Ausschlag für den Einheitssatz von 500 Franken. Ich denke, mit Ihrer Formulierung und mit dem zusätzlichen Kriterium der Wettbewerbsfähigkeit für die einzelnen Flugplätze können Sie hier dem Ständerat entgegenkommen. Ich bitte Sie deshalb, bei Artikel 38gquater Ihrer Kommissionsmehrheit zu folgen und die Minderheit Rüegger abzulehnen.

Bezüglich der vom Ständerat mit Artikel 38gquinquies eingeführten Ergänzung möchte ich zuhanden der Materialien präzisieren, dass die genannten Erleichterungen das Verfahren zur Abgabbeerhebung betreffen, aber nicht die Abgabehöhe. Sie erlauben, dass zum Beispiel die Abfertigungsgesellschaften an den Flugplätzen die Abgabe zusammen mit anderen Gebühren einziehen. Das war eine Bemerkung zuhanden der Materialien.

Ich komme zu Artikel 40a Absatz 1bis: Auch hier gibt es innerhalb Ihrer Kommission keine Differenzen mehr. Aber ich möchte auch hier zuhanden der Materialien festhalten, dass Artikel 40a im Gegensatz zu den Ge-



bäudemassnahmen sehr offen formuliert ist. Das entspricht dem Willen des Ständerates. Er wollte daher die von Ihnen im Sommer beschlossene, recht detaillierte Regelung zu den erneuerbaren Flugtreibstoffen nicht übernehmen. Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie jetzt nicht an Ihrem Beschluss festhalten und in dieser Frage dem Ständerat entgegenkommen.

Mir scheint, dass aus Absatz 1bis klar hervorgeht, dass Verminderungen im Luftverkehr ein wichtiges Anliegen sind. Da die Einnahmen ja vor allem aus der Flugticketabgabe und der Abgabe Allgemeine Luftfahrt stammen, scheint das auch folgerichtig zu sein. Nach heutigem Kenntnisstand stehen hier vor allem erneuerbare Flugtreibstoffe im Vordergrund. Um diesen zum Durchbruch zu verhelfen, könnte der Klimafonds zum Beispiel die Optimierung von Herstellungs- und Lieferprozessen unterstützen, damit die Preise entsprechend sinken. Auch dies sei zuhanden der Materialien festgehalten.

Ich komme zu Artikel 47a: Es ist allen klar, dass der Finanzmarkt für die Erreichung der Klimaziele eine sehr wichtige Rolle spielt. Heutige Investitionen sind massgebend für die Emissionsbilanz von morgen. Nachhaltigkeit dient aber nicht nur dem Klima, sondern ist zunehmend auch ein Wettbewerbsfaktor. Hier mangelt es tatsächlich oft noch an Transparenz. Der neue Artikel 47a verlangt jetzt von der Nationalbank und von der Finma, dass sie die klimabedingten Risiken prüfen und darüber Bericht erstatten. Dass Klimarisiken ein fester Bestandteil der Aufsichtstätigkeit sind, ist sowohl bei der Nationalbank wie auch bei der Finma unbestritten.

Die Nationalbank will Klimarisiken in ihren jährlichen Finanzstabilitätsbericht aufnehmen. Dieser Bericht ist öffentlich zugänglich. Er beurteilt alle potenziellen Risiken für die Finanzstabilität der Schweiz, und er zeigt auch den Handlungsbedarf auf. Die Finma hat bereits im letzten Jahr in ihrem öffentlichen Risikomonitor die Klimathematik aufgegriffen und auch auf erste Handlungsfelder wie die Offenlegung hingewiesen. Die künftige Berichterstattung der Finma wird auch getroffene Massnahmen abdecken.

Die Finma kann zum Beispiel bei den Betroffenen die Aufsicht verstärken, Kontrollen vor Ort durchführen oder risikomindernde Massnahmen anordnen. Die Finma wird also darüber Bericht erstatten. Sie wird allerdings nur in aggregierter Form informieren, also nicht über die einzelnen Finanzinstitute. Sie wird auch nicht einzelne Finanzinstitute an den Pranger stellen. Aber ich denke, die Berichterstattung und auch die aufgezeigten Massnahmen, die gleichzeitig aufzeigen, was möglich ist und wo Handlungsbedarf besteht, werden in diesem Bericht vorkommen. Sowohl bei der Nationalbank als auch bei der Finma werden die Massnahmen und der Handlungsbedarf demnach integraler Bestandteil der Berichterstattung sein.

Deshalb sind wir der Meinung, dass die Minderheit Klopfenstein Brogini – wenn Sie das noch zusätzlich ins Gesetz schreiben – hier keinen substanziellen Mehrwert bringt. Wie ich gesagt habe, auch zuhanden der Materialien und übrigens nach Rücksprache mit der Finma und mit der SNB, glaube ich, dass Sie hier auf diese Differenz zum Ständerat verzichten können.

Zuhanden der Materialien möchte ich ebenfalls noch zum Ausdruck bringen, dass die Formulierung der beiden ersten Abschnitte treffender war. Den Begriff "institutsbezogen" verwendet auch die Finma. Er ist verständlicher, und er bedeutet dasselbe wie der eher kryptische Begriff "mikroprudenziell". Anstelle von makroprudenziellen Risiken spricht die Nationalbank gemäss Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe e des

AB 2020 N 1359 / BO 2020 N 1359

Nationalbankgesetzes von Risiken für die Stabilität des Finanzsystems.

Ich komme noch zu Artikel 48 des Mineralölsteuergesetzes. Mit dem CO₂-Gesetz soll auch dieser Artikel geändert werden. Es geht hier um die Frage, wie lange man den konzessionierten Transportunternehmen die Mineralölsteuer noch zurückerstatten will. Diese Rückerstattung macht nichts anderes, als Dieselbusse zu subventionieren. Sie schwächt damit auch den Durchbruch für alternative Antriebsarten, welche eben ohne fossile Treibstoffe auskommen. Ich würde daher sagen, das ist ein klassischer Fehlanreiz in der heutigen Zeit. Deshalb ist es richtig, dass Sie hier eine Änderung planen wollen.

Der Ständerat möchte, dass die Rückerstattung zuerst, ab 2026, für die Fahrzeuge im Ortsverkehr und dann ab 2030 auch im regionalen Personenverkehr entfällt. Diese Regelung ist klar. Sie setzt die richtigen Signale, damit die Unternehmen auch wissen, was auf sie zukommt. Zehn Jahre werden noch Dieselbusse subventioniert – das ist eigentlich eine sehr lange Zeit. Zehn Jahre noch Fehlanreize zu unterstützen, ist eigentlich zu lange. Trotzdem kann sich der Bundesrat hier anschliessen, weil er der Meinung ist, es braucht diese Planungssicherheit. Es ist so, wie einige von Ihnen gesagt haben: Es gibt für gewisse Strecken, gewisse Bedürfnisse im Moment z. B. noch keine entsprechenden konkurrenzfähigen Busse. Deshalb ist es richtig, wenn Sie jetzt sagen, dass beim Ortsverkehr ab 2026 Schluss mit diesen Fehlanreizen, mit dieser Subventionierung von Dieselbussen ist. Ab 2030 gilt das für den ganzen konzessionierten Verkehr respektive dann auch für den regionalen Personenverkehr.

Nun, der Einzelantrag Candinas ist aus unserer Sicht – ich habe die Diskussion im Ständerat ja miterlebt –



ein guter Kompromiss. Er ermöglicht auch nach 2030, unter gewissen Umständen noch Ausnahmen zuzulassen, weil das beim Ortsverkehr ab 2026 beendet sein wird. Hingegen kann man ab 2030 im regionalen Personenverkehr gewisse Ausnahmen vorsehen.

Weil der Bund zusammen mit den Kantonen Besteller ist, kann der Bund hier auch auf die Formulierung der Kriterien Einfluss nehmen. Ich glaube, es ist allen klar: Wirklich nur in Ausnahmefällen, wo es diese Alternativen tatsächlich noch nicht gibt, könnte man noch gewisse Ausnahmen vorsehen. Das wird aber der Bund zusammen mit den Kantonen festlegen; es wird dann auch einheitliche Kriterien dafür geben.

Herr Nationalrat Paganini hat zu Recht gesagt, dass dies nur gilt, falls die Technologie dann noch nicht vorhanden ist. Aber in zehn Jahren wird hier technologisch noch sehr vieles gehen. Deshalb ist es richtig, wenn diese Ausnahmen dann sehr restriktiv gemacht werden. Aber ich denke, es gibt jetzt keinen Grund, diese Ausnahmen per se heute bereits auszuschliessen.

Deshalb ist der Einzelantrag Candinas aus unserer Sicht ein guter Mittelweg, dem sich dann hoffentlich auch der Ständerat anschliessen kann.

Hurter Thomas (V, SH): Das CO₂-Gesetz soll ja Lenkungswirkung haben. Mit der Privatflugabgabe betreiben Sie jetzt aber neu Regionalpolitik. Wie wollen Sie die Wettbewerbsfähigkeit messen und umsetzen? Wollen Sie sie inländisch vergleichen? Wollen Sie sie ausländisch vergleichen? Oder direkter gefragt: Beahlt dann ein Flugzeug, das von Zürich nach London fliegt, gleich viel wie ein Flugzeug, das von Altenrhein nach London fliegt?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Danke für Ihre Frage, Herr Nationalrat Hurter. Ihre Kommission hat das schon bei der Flugticketabgabe diskutiert. Sie hat bewusst entschieden, dass sie diese Fragen nicht im Gesetz regeln will, sondern in der Verordnung. Ihre Kommission hat auch bereits beschlossen, dass sie zur Verordnung konsultiert werden will. Ich kann Ihnen versichern, wir werden gerade diese Fragen sehr intensiv diskutieren. Die beiden Kommissionen und die beiden Räte werden konsultiert, und es wird eine breite Vernehmlassung geben, um genau solche Fragen anzuschauen. Ich denke aber, es ist richtig, dass man diese Regelungen nicht ins Gesetz schreibt, sondern dann im Rahmen der Verordnung im Detail festhält.

Schneider-Schneiter Elisabeth (M-CEB, BL): Mir liegt ein Schreiben des Euro-Airports in Basel-Mulhouse vor. Der Euro-Airport sagt, dass für einen durchschnittlichen Flug eines Airbus A320 doppelt so hohe Abgaben entstehen würden. Das würde eine Verlagerung zum französischen Teil des Flughafens bedeuten, was eine massive Zunahme der Flugbewegungen und auch eine massive Lärmbelastung zur Folge hätte.

Wie stellen Sie sicher, dass es hier keine Wettbewerbsverzerrungen und keine zusätzliche Belastung für unsere Region gibt?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Vielen Dank, Frau Nationalrätin Schneider-Schneiter. Diese Frage wurde übrigens auch im Ständerat gestellt und diskutiert.

Ich habe dazu Folgendes gesagt: Frau Ständerätin Herzog hat eine Motion eingereicht. Sie verlangt, dass hier ein Monitoring vorgenommen wird. Es sollen eben genau die möglichen Veränderungen beobachtet und angeschaut werden. Bei irgendwelchen Veränderungen in die eine oder andere Richtung, wie Sie sie jetzt erwähnt haben, wird der Bundesrat Ihnen auch Massnahmen vorschlagen, die aufzeigen, was zu tun ist. Ich kann nicht namens des Bundesrates sagen, dass wir diese Motion annehmen. Aber ich habe mich sehr offen gezeigt, weil ich grosses Verständnis für diese Überlegungen und auch Befürchtungen habe, die im Raum Basel geäussert worden sind. Wir sind auch in Kontakt mit dem Verwaltungsrat; ich habe bereits letztes Jahr den Verwaltungsrat von Euro-Airport getroffen. Selbstverständlich werden wir auch mit dem französischen Teil in Kontakt bleiben und sehen, was dort geschieht. Aber ich muss Ihnen Folgendes sagen: Sie wissen ja, dass zum Beispiel Frankreich heute schon eine Flugticketabgabe kennt. Sie ist allerdings tiefer als das, was Sie beschlossen haben. Aber es ist ein Instrument, das in ganz Europa diskutiert wird.

Wir werden das in enger Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsrat von Euro-Airport, mit der französischen Regierung, aber selbstverständlich auch mit dem Raum Basel verfolgen. Wir werden sicherstellen, dass wir solche Veränderungen oder Verlagerungen, die unerwünscht sind – natürlich auch aus Sicht der Bevölkerung –, genau verfolgen und, wenn es nötig ist, auch entsprechende Massnahmen vorschlagen.

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Es wurde jetzt ein paarmal gesagt: Der Ständerat hat viele Differenzen in der letzten Runde bereits ausgeräumt. Zu uns in die Kommission kamen noch 17 Differenzen im CO₂-Gesetz. Nach meiner Buchhaltung und nach dem, was vorhin gesagt wurde – nach den Rückzügen von zwei Minderheiten –, wurden 12 dieser 17 Differenzen von der Kommission nun ohne



Minderheitsantrag ausgeräumt. Wir haben uns dort dem Ständerat angeschlossen. Drei haben wir definitiv stehengelassen, sie gehen zurück an den Ständerat. Über zwei werden wir jetzt dann noch befinden.

Um welche Minderheiten ging es und geht es noch immer? Zuerst war da die Steuerbefreiung für CO₂-freie Dienstfahrzeuge in Artikel 15 Absatz 3: Da hat die Kommission beschlossen, dass man diese Steuerbefreiung, die der Nationalrat in der letzten Runde eingeführt hat, wieder fallenlässt. Dafür haben wir in der Kommission mit 16 zu 8 Stimmen ein Postulat angenommen. Darin wird der Bundesrat gebeten, in einem Bericht darzulegen, welche Auswirkungen eine reduzierte Besteuerung des Privatanteils für Inhaberinnen und Inhaber von Geschäftsfahrzeugen mit eben null Gramm CO₂ pro Kilometer im Betrieb hätte. Wir klären diese Frage also zuerst noch einmal ab, bevor wir die Steuerdebatte lancieren.

Dann gibt es eben die Privatflugabgabe respektive die Abgabe Allgemeine Luftfahrt, wie sie richtig heisst. Da haben wir im Nationalrat in der letzten Runde einen Rahmen zwischen 500 und 5000 Franken festgelegt. Diese 5000 Franken führten bei den Regionalflugplätzen zu grossem Unverständnis. Sie waren nicht einverstanden mit einer möglichen Abgabe, die derart hoch ist. Der Ständerat hat darauf reagiert. Er hat

AB 2020 N 1360 / BO 2020 N 1360

eine Flatrate eingeführt – 500 Franken, egal wohin, egal mit welchem Flugzeug. Dies hat dann ein neues Problem ergeben, nämlich die Privilegierung der Privatfliegerei gegenüber den Linienflügen, gegenüber der normalen Flugticketabgabe.

Wir waren uns in der Kommission eigentlich einig, dass es nicht sein kann, dass die Privatfliegerei gegenüber dem, ich sage mal, Normalflieger privilegiert wird. Die Lösung, welche die Kommission nun vorschlägt, ist die folgende: Man belässt zwar das hohe Maximum, aber man berücksichtigt neben Startmasse und Reisedistanz auch die Wettbewerbsfähigkeit der Regionalflugplätze. Diese Variante setzte sich dann mit 17 zu 7 Stimmen gegen die Minderheit Rüegger durch, die sich dem Ständerat anschliessen und eben die Flatrate von 500 Franken beibehalten will.

Dann haben wir in Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe g eine lange, fast epische Diskussion darüber geführt, welche Anlagen aus dem Klimafonds mitfinanziert werden können. Die Lösung der Kommission: Wir haben gesagt, es sollen Anlagen zur Produktion, aber nicht zur Einspeisung erneuerbarer Energieträger sein, zu denen selbstverständlich auch die erneuerbaren Gase gehören. Damit ist der Aggregatzustand eigentlich ziemlich egal. Nicht egal ist ihr hingegen der Verwendungs-, sprich der Gebäudebereich, denn dort kommen die Mittel her, die es, dies einfach zuhanden der Materialien, braucht. Das ist keine Minderheit, die hier eingereicht wurde, es ist nur eine der drei definitiven Differenzen.

In Artikel 52 – dies einfach noch zuhanden des Amtlichen Bulletins – geht es um das Thema der Fahrlässigkeit. Da hält die Kommission ohne Gegenantrag an ihrem Antrag fest, wonach die Fahrlässigkeit weiterhin ein Tatbestand sein soll.

Zuletzt noch zum Thema der Elektrobusse: Der Nationalrat hat in der letzten Runde gesagt, die Mineralölsteuerbefreiung solle nur dann noch möglich sein, wenn die Umstellung auf Elektrobusse technisch oder wirtschaftlich nicht möglich sei. Insbesondere bei der wirtschaftlichen Tragbarkeit war man im Ständerat der Meinung, das könne man dann immer auf irgendeine Art geltend machen und es bestünde gar kein Anreiz mehr, dass man umrüstete. Deshalb hat der Ständerat dann ganz generell die Steuerbefreiung ab 2026 für den Ortsverkehr und ab 2030 für alle Fahrzeuge im konzessionierten Verkehr gestrichen. Das wiederum führte in unserer Kommission zur Einsicht, dass insbesondere die Berggebiete dadurch benachteiligt wären, weil dort die Umrüstung halt wirklich aus topografischen Gründen kaum möglich ist.

Die Minderheit Paganini hat dann genau diesen Ausnahmetatbestand der Topografie eingefügt. Dieser Minderheitsantrag, der mit 13 zu 12 Stimmen, also knappstmöglich, unterlag, wurde nun ersetzt durch den Einzelantrag Candinas. Dieser übernimmt im Ortsverkehr die Regelung des Ständerates, also prinzipiell keine Mineralölsteuerbefreiung ab 2026 im Ortsverkehr, hingegen lässt er für den übrigen konzessionierten Verkehr den topografischen Ausnahmetatbestand weiterhin zu.

Es bleibt also bei drei Differenzen, eventuell kommen noch zwei Differenzen zum Ständerat dazu. Am Resultat, am Effekt der Massnahmen, wird das nicht mehr gross etwas ändern. Wir präsentieren Ihnen damit eine sehr ausgewogene Vorlage.

Ich bitte Sie entsprechend, hier der Mehrheit zu folgen.

Hurter Thomas (V, SH): Herr Kommissionssprecher, Sie haben es von der Bundespräsidentin gehört: Hinsichtlich der Privatflugabgabe, der Frage der Wettbewerbsfähigkeit, hat man noch keine klaren Ideen, wie man das messen und ausführen möchte. Ich bin nicht in Ihrer Kommission. Sie sind Kommissionssprecher. Ich gehe natürlich davon aus, dass Sie – Sie wollen das ja ins Gesetz aufnehmen – eine Vorstellung davon haben, wie



Sie die Wettbewerbsfähigkeit messen, umsetzen und vergleichen wollen. Ich habe die Fragen vorhin gestellt. Vielleicht können Sie dazu Stellung nehmen.

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Ich kann Ihnen hier das Ei des Kolumbus auch nicht präsentieren. Doch ich rede im Namen der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie. Sie hat ein Ziel: Es soll keine Verzerrungen geben, es soll insbesondere keinen Ausweichverkehr geben. Zu der Frage, die Sie vorhin bezüglich Altenrhein und Zürich gestellt haben: Ich glaube, die Branche wird ihre Ansicht zur Verordnung präsentieren. Wir müssen politisch sicher so entscheiden, dass es keine Unsinnigkeiten gibt – im Sinne von Ausweichverkehr – und die Regionalflugplätze trotzdem noch leben können. Das ist das Ziel, das kennen wir.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Geschätzter Kollege Müller-Altermatt, Sie haben von einem Antrag zur Steuerbefreiung der Dienstwagen gesprochen. Ich möchte erstens einmal darauf hinweisen: Es geht nicht um eine Steuerbefreiung, sondern nur um eine Korrektur der Besteuerung von Dienstwagen. Meine Frage zielt aber auf das Vorgehen ab. Sie haben diesen Antrag zugunsten eines Kommissionspostulates fallengelassen. Wenn Sie jetzt berücksichtigen, wie dringlich die Klimafrage ist, und auch sehen, wie viel Mühe die Autoimporteure mit der Erreichung der Flottenziele bekunden, dann frage ich Sie: Welche zeitliche Verzögerung nehmen Sie mit diesem Vorgehen in Kauf?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Wenn wir ein Postulat annehmen, ist es nicht an uns zu bestimmen, wie lange der Bundesrat braucht, um das Postulat zu beantworten. Insofern kann ich Ihre Frage nicht beantworten.

Imark Christian (V, SO): Herr Kommissionssprecher, Frau Nationalrätin Schneider-Schneiter hat sich ja vorhin über die Auswirkungen dieses CO₂-Gesetzes auf den Flughafen Basel-Mülhausen besorgt gezeigt, da allenfalls mehr Flugbewegungen auf diese Region zukommen. Ist es richtig, Herr Kommissionssprecher, dass man – das Gesetz ist ja noch nicht fertig beraten – bei der Schlussabstimmung auch noch Nein zu diesem Gesetz sagen kann? Ist das richtig?

Müller-Altermatt Stefan (M-CEB, SO), für die Kommission: Ja, das ist prozessual richtig; völlig richtig, ja.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Pour commencer, j'aimerais apporter des éclaircissements à propos d'une affirmation qui a été faite tout à l'heure par M. Mike Egger dans une petite question qu'il a posée. Il a laissé entendre que la Suisse en était à 60 pour cent d'énergie renouvelable. En fait, il pensait à l'électricité, mais l'approvisionnement énergétique n'est évidemment pas constitué que d'électricité. L'électricité ne représente que le quart de l'énergie consommée en Suisse. L'approvisionnement énergétique de la Suisse, c'est aussi le pétrole et le gaz. A eux seuls, le pétrole et le gaz, qui sont des combustibles fossiles – d'ailleurs, on dit "Erdgas" en allemand, ce qui est juste; par contre, le terme "gaz naturel" en français est un peu erroné, parce que le gaz est d'origine fossile –, représentent 145 térawattheures par année, c'est-à-dire beaucoup plus que le total de l'électricité – quelle que soit son mode de production –, qui est d'environ 60 à 65 térawattheures par année. En comparaison, on a environ 30 térawattheures par année de chaleur produite au moyen d'énergie renouvelable. Pour l'électricité, environ 40 térawattheures par année sont d'origine renouvelable. Donc, non, on n'en est pas en Suisse à 60 pour cent d'énergies renouvelables. Nous avons un gros problème de dépendance excessive aux combustibles fossiles. En gros, les combustibles fossiles que sont le gaz et le pétrole représentent 63 pour cent de notre approvisionnement énergétique. Je voulais éclaircir ce point parce que c'est important pour comprendre de quoi on discute.

Maintenant, s'agissant de la minorité Rüegger à l'article 38gquater, est-ce qu'il faut que la taxe appliquée aux vols en jet privé – appelée taxe sur l'aviation générale, mais en fait elle frappe les vols en jet privé – doit être un montant forfaitaire de 500 francs ou être comprise dans une fourchette de 500 francs à 5000 francs? Je crois que M. Jauslin, qui a défendu la formulation actuelle, l'a très bien expliqué: il faut une certaine proportionnalité par rapport au prix du billet isolé. Et puis, évidemment, ce n'est pas la même

AB 2020 N 1361 / BO 2020 N 1361

chose, comme il l'a dit, si quelqu'un va d'Altenrhein à New York en jet privé de marque Gulfstream ou s'il fait un petit vol régional d'Altenrhein à Stuttgart. Je crois que les éléments sont clairs. Et cela, c'est en faveur du principe de proportionnalité. 5000 francs pour un petit vol, ce serait trop. Mais 5000 francs pour un vol en jet privé à travers l'Atlantique, c'est plus que raisonnable sachant qu'un tel vol coûte au moins 100 000 francs. Je vous invite à suivre la majorité de la commission.



A l'article 39 alinéa 2bis lettre g, des projets pour la fabrication d'agents énergétiques renouvelables pourront être soutenus par le Fonds pour le climat. Là, il faut juste préciser qu'un double encouragement est exclu. C'est-à-dire que si un projet est encouragé par le Fonds pour le climat pour fabriquer du gaz renouvelable ou un carburant liquide – du biodiesel ou du méthanol –, alors on ne peut pas utiliser cet agent énergétique dans une installation qui serait, elle, soutenue en vertu de la loi sur l'énergie pour fabriquer de l'électricité selon le système de rétribution de l'injection ou par des contributions d'investissement.

C'est soit l'un, soit l'autre, on ne peut pas cumuler les deux systèmes. C'était clair lors des discussions au sein de la commission, mais, comme dans certaines lois et certains articles, la signification du terme "agent énergétique renouvelable" n'est pas toujours claire – il n'est pas précisé s'il s'agit d'un agent chimique ou d'un agent énergétique en général –, je voulais préciser, au nom de la commission, que ce double soutien est exclu. A l'article 40a alinéa 1bis, je précise, s'agissant du soutien de projets dans l'aviation, comme M. Bäümle l'a déjà évoqué, qu'il est clair que des projets de kérosène à partir de matière renouvelable ou de kérosène de synthèse produit à l'aide d'électricité renouvelable peuvent être soutenus. C'est dans cet état d'esprit que cette disposition avait été élaborée, mais il est vrai que la commission compétente du Conseil national avait proposé – et vous l'aviez accepté – des formulations relevant plutôt de l'ordonnance que de la loi. Le Conseil des Etats a eu raison d'être un peu plus général. En tous les cas, l'idée que l'on peut soutenir la production de kérosène à partir de matière renouvelable, de kérosène de synthèse ou élaboré à partir de la biomasse, est toujours incluse dans le projet.

Art. 9 Abs. 5; 15 Abs. 3; 38gbis Abs. 4*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9 al. 5; 15 al. 3; 38gbis al. 4*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 38gquater***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Festhalten

Abs. 1bis

Festhalten, aber:

... nach Absatz 1 fest. Er berücksichtigt dabei insbesondere die höchstzulässige Startmasse, die Reisedistanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze.

Antrag der Minderheit

(Rüegger, Egger Mike, Glarner, Grin, Imark, Steinemann, Wobmann)

Abs. 1, 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 38gquater*Proposition de la majorité**Al. 1*

Maintenir

Al. 1bis

Maintenir, mais:

... les limites définies à l'alinéa 1, en prenant en considération en particulier la masse maximale autorisée au décollage, la distance parcourue et la compétitivité des aéroports.

Proposition de la minorité

(Rüegger, Egger Mike, Glarner, Grin, Imark, Steinemann, Wobmann)

Al. 1, 1bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20997)

Für den Antrag der Mehrheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 72 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Art. 38gquinquies; 38h Abs. 2, 6–8; 38i Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 38gquinquies; 38h al. 2, 6–8; 38i al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 2 Bst. g

g. Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energieträger. (Rest streichen)

Abs. 3 Bst. a

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 2 let. g

g. installations servant à produire des agents énergétiques renouvelables. (Biffer le reste)

Al. 3 let. a

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 40a Abs. 1ter

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 40a al. 1ter

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 47a

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

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

Festhalten

Art. 47a

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Proposition de la minorité

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

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

AB 2020 N 1362 / BO 2020 N 1362

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 52 Abs. 3; 53 Abs. 1 Einleitung; 54 Abs. 2; 55a Abs. 1

Antrag der Kommission

Festhalten

Art. 52 al. 3; 53 al. 1 introduction; 54 al. 2; 55a al. 1

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen – Adopté

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Abrogation et modification d'autres actes

Ziff. II Ziff. 1 Art. 48

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis, 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2bis

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Paganini, Egger Mike, Glarner, Grin, Imark, Müller-Altermatt, Roth Pasquier, Rüegger, Steinemann, Wismer Priska, Wobmann)

Abs. 1bis

Streichen

Abs. 2

Ab dem 1. Januar 2030 ist für vom Bund konzessionierte Transportunternehmen die Rückerstattung der Mineralölsteuer gemäss Artikel 18 Absatz 1bis nur insoweit möglich, als die konzessionierte Transportunternehmung nachweist, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topographischen Gründen nicht umsetzbar ist.

Antrag der Minderheit

(Chevalley, Bäumle, Roth Pasquier)

Abs. 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Candinas

Abs. 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Mineralölsteuer gemäss Artikel 18 Absatz 1bis für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmen ab dem 1. Januar 2030 nur insoweit möglich, als die konzessionierte Transportunternehmung nachweist, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen nicht möglich ist.



Ch. II ch. 1 art. 48

Proposition de la majorité

Al. 1bis, 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2bis

Maintenir

Proposition de la minorité

(Paganini, Egger Mike, Glarner, Grin, Imark, Müller-Altermatt, Roth Pasquier, Rüegger, Steinemann, Wismer Priska, Wobmann)

Al. 1bis

Biffer

Al. 2

A partir du 1er janvier 2030, l'impôt sur les huiles minérales ne peut être remboursé aux entreprises de transport concessionnaires de la Confédération conformément à l'article 18 alinéa 1bis que si lesdites entreprises démontrent qu'il n'est pas réalisable, pour des raisons liées à la topographie, de remplacer le matériel roulant utilisé pour les lignes concernées par des bus équipés d'un autre système de propulsion recourant à des sources d'énergie renouvelables et neutres du point de vue du CO₂.

Proposition de la minorité

(Chevalley, Bäumle, Roth Pasquier)

Al. 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Candinas

Al. 1bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

En dehors du trafic local, l'impôt sur les huiles minérales ne peut être remboursé à partir du 1er janvier 2030 aux entreprises de transport concessionnaires de la Confédération conformément à l'article 18 alinéa 1bis que si lesdites entreprises démontrent qu'il n'est pas possible, pour des raisons liées à la topographie, de remplacer le matériel roulant utilisé pour les lignes concernées par des bus équipés d'un autre système de propulsion recourant à des sources d'énergie renouvelables et neutres du point de vue du CO₂

La présidente (Moret Isabelle, présidente): La proposition de la minorité Paganini a été retirée au profit de la proposition individuelle Candinas.

Abs. 1bis, 2 – Al. 1bis, 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/20999)

Für den Antrag Candinas ... 166 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Abs. 2bis – Al. 2bis

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

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II Ziff. 2 Art. 35d Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



Ch. II ch. 2 art. 35d al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

AB 2020 N 1363 / BO 2020 N 1363