



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**

Präsident (Hefti Thomas, zweiter Vizepräsident): Das Wort für eine kurze Einführung hat der Berichterstatter, Herr Damian Müller.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir behandeln nun die Differenzen zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Das CO₂-Gesetz ist das wichtigste Schweizer Instrument zur Umsetzung des Klimaschutzes. Für die Periode nach 2020 gelten die Bedingungen des Pariser Klimaabkommens, dem die Schweiz 2017 zugestimmt hat. Die Schweiz hat sich international dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis ins Jahr 2030 um mindestens 50 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Das neue Gesetz soll die nationale Umsetzung dieser Verpflichtung sicherstellen und spätestens per 1. Januar 2022 in Kraft treten. Mit der Annahme der parlamentarischen Initiative Burkart 17.405 haben wir ja eine lückenlose Weiterführung der Massnahmen bis Ende 2021 beschlossen.

Wie Sie der Fahne entnehmen können, gibt es noch einige Differenzen. Damit wir die Gesetzesberatung fachlich und technisch durchführen können, werden wir Artikel für Artikel behandeln. Zur Erinnerung: Da der Nationalrat im Dezember 2018 den Gesetzentwurf in der Gesamtabstimmung abgelehnt hat, basiert der vorliegende Gesetzentwurf auf dem ständerätlichen Entscheid der Herbstsession 2019. Die UREK-S als vorbereitende Kommission bestätigte zahlreiche Anpassungen des Nationalrates, welcher am 10. Juni 2020 seine Version mit 135 zu 59 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet hat. Somit sind die Differenzen überschaubar und sollten in der Herbstsession ausgeräumt werden, damit die Gesetzesvorlage in die Schlussabstimmung kommen kann. Die UREK-S macht aber auch Präzisierungen, schlägt noch weitere Erleichterungen vor und hält in umstrittenen Punkten an bisherigen Positionen fest.

Die UREK-S tagte mit Frau Bundespräsidentin Sommaruga am 22. Juni und am 17. August 2020. Wir nahmen uns die nötige Zeit und prüften das Gesetz nochmals bis auf die Grundmauern. Die Verwaltung konnte der





Kommission die nötigen Informationen und Berichte liefern, welche zur Entscheidungsfindung nötig waren – an dieser Stelle besten Dank an die Frau Bundespräsidentin und ihre tatkräftigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, welche mit ihrem Fachwissen zur Entscheidungsfindung beigetragen haben. Anhand der vorliegenden Differenzen sowie der Mehrheits- und Minderheitsanträge sehen Sie, dass wir als Ständerat uns nochmals intensiv damit beschäftigen müssen. Die noch offenen Fragen sollen sachlich und klar dargelegt werden, damit wir die Grundlage zur Schlussabstimmung legen. Lassen Sie uns die Arbeit nun konstruktiv angehen. Ich beginne meine Bemerkungen dann zur ersten wichtigen Differenz bei Artikel 3.

Art. 1 Abs. 1; Art. 2 Bst. a, fbis*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 1 al. 1; art. 2 let. a, fbis*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 3 Abs. 2***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Knecht, Bischof, Fässler Daniel, Rieder, Schmid Martin, Stark)

Festhalten

Art. 3 al. 2*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Knecht, Bischof, Fässler Daniel, Rieder, Schmid Martin, Stark)

Maintenir

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Auf Seite 5 der Fahne gibt es zu Artikel 3 Absatz 2 einen Minderheitsantrag. Die Kommission hat mit 7 zu 6 Stimmen entschieden, gemäss Nationalrat beim Inlandziel den Prozentsatz gegenüber dem Entwurf des Bundesrates anzuheben. Das Inland-Ausland-Verhältnis soll 75 zu 25 statt, wie vom Bundesrat beantragt, 60 zu 40 betragen. Dies entspricht in Bezug auf die Verminderung von 1990 bis 2030 einem Inlandziel vom mindestens 37,5 Prozent statt 30 Prozent.

Als Grundlage nahm die Kommissionsmehrheit die sogenannte Emissionsbuchhaltung zur Hand, welche vom BAFU nach den Entscheiden zu den Massnahmen aufdatiert wurde. Gemäss diesen Abschätzungen werden die Emissionen bis ins Jahr 2030 um etwa 38 Prozent unter den Wert von 1990 sinken. Dabei müssen wir uns bewusst sein, dass die Emissionsbuchhaltung nur grob geschätzt wurde und von der Mehrheit als eher pessimistisch empfunden wurde.

Der Kommission war es wichtig, dass das Geld, das wir hier investieren, dann tatsächlich dem Klima, aber auch unseren Unternehmen nützt. Wir möchten einerseits, dass unsere Unternehmen dabei sind, wenn neue Technologien entwickelt werden, andererseits aber auch, dass unser Gewerbe und

AB 2020 S 644 / BO 2020 E 644

letztlich unsere Bevölkerung, seien es Mieterinnen und Mieter oder Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer, dann profitieren, wenn gebaut oder saniert wird – und natürlich auch insgesamt, wenn der CO2-Ausstoss zurückgeht.

Zu den Verminderungen im Ausland sieht das Übereinkommen von Paris zwei Ansätze vor: Entweder können bilaterale Abkommen zwischen zwei oder mehreren Staaten abgeschlossen werden, oder es gibt den multilateralen Mechanismus, der unter Aufsicht einer UNO-Behörde stehen würde. In Kürze soll ein Vertrag der Schweiz mit Peru unterzeichnet werden. Da aber die effektiv erzielte Reduktion, die Qualität sowie der Preis



bei Auslandreduktionen unsicher sind, soll die Schweiz nach der Mehrheit der Kommission ihr Reduktionsziel möglichst weitgehend mit Massnahmen im Inland erreichen.

In der Kommission wurde nicht nur materiell, sondern auch politisch argumentiert, dass eine Anhebung des Inlandziels eine wichtige Botschaft sendet. Man kommt so einem wichtigen Anliegen der Klimajugend entgegen. Angesichts der vielen zusätzlichen Massnahmen, die das Parlament in die Vorlage eingebracht hat, ist es schwierig zu erklären, warum das Ziel gemäss Bundesrat beibehalten wird.

Aus diesen Gründen hat die Kommission mit 7 zu 6 Stimmen entschieden, dem Nationalrat zu folgen und so eine Differenz zu bereinigen.

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich bitte Sie, dem Bundesrat und der Minderheit zu folgen und die zwingend im Inland durchzuführenden Massnahmen bei 60 Prozent zu belassen. Es ist einfach so: Für das globale Klima ist es eigentlich unerheblich, wo die Reduktion des CO₂ stattfindet. Zudem besagt ein Mindestwert von 60 Prozent nicht, dass die Reduktion im Inland nicht auch höher sein kann. Aber er bietet eine gewisse Flexibilität, um die Mittel zur CO₂-Reduktion dort einzusetzen, wo sie den grössten Nutzen erbringen, also die bestmögliche und effizienteste Reduktion. Schliesslich sind auch im Übereinkommen von Paris internationale Marktmechanismen vorgesehen.

Es ist zu befürchten, dass ein zu hoher Inlandanteil sich negativ auf die Wirtschaftsleistung und die Beschäftigungslage in der Schweiz auswirken würde. Ich glaube, Ihnen allen ist klar: Die Wirtschaft ist durch die Corona-Krise ohnehin schon erheblich angeschlagen und hat enorme Herausforderungen zu bewältigen. Daher darf sie nicht durch noch schärfere Auflagen weiter geschwächt werden. Das wäre sowohl für die Bevölkerung als auch für das Klima kontraproduktiv. Denn es schadet auch der Umwelt, wenn wirtschaftliche Aktivitäten von der Schweiz ins Ausland ausgelagert werden – grösstenteils dann noch in Länder, welche sehr viel tiefere Umweltstandards haben als die Schweiz.

Die Befürworter des höheren Mindestwerts betonen, dass der Klimawandel für die Wirtschaft auch Innovationsmöglichkeiten bietet. Nur, ein tieferer Grenzwert tut der Innovationskraft der Schweizer Wirtschaft sicher keinen Abbruch. Sie kann schliesslich ihre Produkte auch im Ausland anbieten, wo der Effekt zur CO₂-Reduktion vielfach noch grösser ist. Wir sollten daher global denken und uns für pragmatische Lösungen einsetzen, welche insgesamt die grösste Reduktion des CO₂-Ausstosses bringen.

Ich bitte Sie daher, die vom Bundesrat und der Minderheit vorgeschlagene Fassung von Artikel 3 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes zu unterstützen.

Thorens Goumaz Adèle (G, VD): Je vous demande de suivre le Conseil national et, donc, la majorité de la commission, pour qu'au moins les trois quarts de la réduction des émissions de gaz à effet de serre soient réalisés en Suisse. Je vous le demande pour plusieurs raisons, qui recoupent en partie celles que le rapporteur de la commission vous a déjà données.

D'abord, sur le fond, j'aimerais répondre à notre collègue Knecht que, non, ce n'est pas égal l'endroit où ont lieu les réductions. En effet, il ne faut pas considérer les réductions des émissions de CO₂ comme un poids qui ferait fuir les entreprises. Au contraire, la plupart des études publiées jusqu'à encore tout récemment montrent que c'est une chance de pouvoir investir dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, que c'est une opportunité pour notre économie; d'ailleurs, cet objectif est soutenu par des entreprises en Suisse. Cela permet de créer beaucoup d'emplois. Le fait d'investir dans les énergies fossiles, ou d'importer de l'énergie fossile, n'est pas créateur d'emplois pour notre pays. Investir en Suisse pour réduire les émissions de CO₂ permet aussi de moderniser nos infrastructures; je pense notamment aux bâtiments, mais on peut aussi imaginer de nouvelles infrastructures qui doivent être mises en place par exemple pour l'électromobilité. Ensuite, réduire les émissions en Suisse, c'est beaucoup plus sûr. Comme nous le savons tous, le système de compensation est extrêmement complexe. Il est aussi assez abstrait et délicat, et il est difficile d'être sûr que les compensations réalisées à l'étranger pour être comptabilisées par la suite sur le compte de notre pays sont vraiment additionnelles. Donc ces compensations posent vraiment un problème de crédibilité en matière de réduction effective des émissions de CO₂. De plus, la compensation des émissions à l'étranger va être de plus en plus chère. Lorsque je siégeais encore au Conseil national, nous avons demandé, au sein de la commission soeur, un rapport à l'administration. Le rapport avait conclu que ce n'était pas toujours une bonne affaire de réduire les émissions de CO₂ à l'étranger, tout simplement parce que, à partir de maintenant, les autres pays ont eux aussi des objectifs de réduction des émissions de CO₂ et qu'ils choisiront – c'est naturel – les moyens les moins chers pour réduire leurs émissions, et qu'ils laisseront pour le système de compensation des moyens de réduction qui sont plus onéreux.

Donc, on peut dire que ce n'est même pas forcément un bon calcul économique que de demander à d'autres



de réduire les émissions de CO₂ à notre place, sans évidemment entrer dans la discussion sur la question de la responsabilité. Je pense qu'il est important de réduire aussi nous-mêmes les émissions, que nous devons réduire conformément à nos engagements internationaux.

Les compensations, c'était un bon système à l'époque du Protocole de Kyoto, parce que tous les pays n'avaient pas des engagements sur leur propre territoire. Cela permettait justement aux pays moins engagés qui voulaient avancer avec la politique climatique de réduire leurs émissions de CO₂ en finançant ces réductions sur leur territoire. Mais aujourd'hui on est dans un tout autre système: avec l'Accord de Paris, tout le monde doit s'engager, tout le monde doit assumer ses responsabilités. Voilà pour ce qui est du fond.

Sur la forme maintenant – et je pense que cela a été dit tout à l'heure également par le rapporteur, je ne vais donc pas trop parler –, il s'agit tout simplement d'une question de cohérence de la loi. Lors du travail en commission, on a choisi, bien que cet article soit tout au début de la loi, de le traiter à la fin des discussions, parce que, finalement, l'objectif de réduire des émissions en Suisse doit correspondre aux mesures que nous avons décidées. Cet objectif reprend les mesures; il n'est pas décisif pour les mesures. On a travaillé vraiment dans l'autre sens: on s'est mis d'accord sur les mesures et on a regardé ce que cela signifiait en termes de réduction des émissions en Suisse. Et on voit qu'on arrive à cette réduction des trois quarts. Ainsi, on a une loi qui est cohérente entre les mesures prévues et les réductions prévues en Suisse. Cette loi offre toujours une certaine flexibilité, puisqu'un quart des émissions peut toujours être effectué à l'étranger. La loi reste donc flexible même dans la version de la majorité.

Enfin, j'aimerais encore souligner un point qui a été lui aussi relevé par le rapporteur: ce chiffre est symboliquement fort, c'est un chiffre dont on va parler dans les discussions. Vous savez, rares sont les pays du monde qui misent encore actuellement sur des compensations, c'est devenu justement beaucoup moins courant; c'était un type de politique climatique qui était courant à l'époque du Protocole de Kyoto, mais qui l'est beaucoup moins aujourd'hui.

Rares sont les pays qui continuent à travailler de cette manière-là. Plus nous avons un objectif élevé en matière de réduction des émissions en Suisse, plus nous sommes

AB 2020 S 645 / BO 2020 E 645

crédibles par rapport à ceux que nous devons convaincre quand il y aura un référendum, car il est probable qu'il y ait un référendum sur cette loi. Nous devons convaincre les personnes qui ont des craintes par rapport à cette loi, nous devons expliquer ces mécanismes, mais nous devons aussi convaincre des personnes qui trouvent que cette loi ne va pas assez loin. Je pense que ce chiffre est un bon symbole qui nous permet de montrer que les mesures que nous avons décidées dans cette loi ont un impact et que cette loi en vaut la peine, même pour nous adresser à des personnes qui en voudraient beaucoup plus.

Le rapporteur a cité la jeunesse. Comme vous le savez, les exigences de la jeunesse sont incomparables avec ce que nous faisons ici. C'est important de pouvoir la rassurer avec cet objectif un peu plus élevé, qui reste évidemment extrêmement raisonnable. Le rapporteur l'a dit: c'est 37,5 pour cent de réduction des émissions en Suisse. Actuellement, l'Union européenne discute d'une réduction de 55 pour cent pour 2030; c'est une réduction qui a lieu sur le territoire européen sans compensation. Certains pays plus progressistes vont au-delà de 60 pour cent de réduction des émissions pour 2030 sur leur propre territoire; c'est le cas de la Suède. Vous imaginez bien que, si on compare avec ces autres pays, un taux de 60 pour cent en Suisse – qui équivaldrait seulement à 30 pour cent dans l'absolu sur notre territoire –, c'est un peu pauvre.

Je pense que c'est la moindre des choses de nous engager sur cette version des trois quarts de la réduction des émissions sur le territoire suisse. Je vous demande de suivre la version du Conseil national et de la majorité de votre commission.

Schmid Martin (RL, GR): Ich beantrage Ihnen, mit der Minderheit zu stimmen und unseren Beschluss, also den Beschluss des Ständerates, und die Fassung des Bundesrates zu unterstützen; der Bundesrat schlägt nämlich auch vor, dass die Reduktion der Treibhausgasemissionen zu mindestens 60 Prozent mit Massnahmen im Inland erfolgen soll. Warum? Viele Argumente wurden dargelegt. Für mich ist das wichtigste Argument jenes der Flexibilität. Auch mit dem Antrag der Minderheit würden wir festlegen, dass mindestens 60 Prozent über Inlandleistung erbracht werden müssen. Das heisst nicht, dass man nicht 80 Prozent im Inland erbringen kann, aber man hat von den Kosten und Wirkungen her die Flexibilität, den Franken auch dort einzusetzen, wo es zukünftig am besten ist. Es geht uns ja um den Klimaschutz, um die Reduktion der CO₂-Emissionen. Wenn die Schweizer Unternehmungen exportieren und auch im Ausland Güter verkaufen können, die zur CO₂-Reduktion beitragen, ist das Ziel ebenfalls erreicht.

Es wird zu Recht auch darauf hingewiesen, dass ja das Gesetz die konkreten Massnahmen zur Umsetzung



vorsieht. Ja, das ist so. Deshalb können wir aber auch für die Zukunft gut festlegen, dass 60 Prozent der Reduktion im Inland gemacht werden müssen, und für den Rest ist man flexibel. Denn ich kann nicht voraussehen, wie die Zukunft der Wirtschaftsleistung, der Belastung der Bevölkerung und der zukünftigen Entwicklung nach dem Jahr 2030 sein wird. Diese Flexibilität sollten wir als Gesetzgeber vorsehen, in dem Sinne, dass wir die Ziele von Paris unterstützen und als Schweiz versuchen, diese unbedingt zu erreichen, uns aber im Inland keine Fesseln anlegen. Es geht mit anderen Worten darum, dass wir uns das Ziel der Klimareduktion und nicht die Inlandleistungen vor Augen halten.

Deshalb ist die Fassung des Bundesrates richtig, deshalb ist es richtig, an diesen 60 Prozent festzuhalten, so, wie das auch die Minderheit Knecht will.

Zanetti Roberto (S, SO): Ich erinnere mich an die Debatte vor einem Jahr, als wir uns das erste Mal hinter diese Revision gemacht haben. Da standen ein Antrag der Kommissionsmehrheit und ein Minderheitsantrag im Raum, die Kommission hatte mit 7 zu 6 Stimmen entschieden. Die Minderheit Vonlanthen wollte 80 Prozent Inlandreduktion – ich wiederhole: die Minderheit Vonlanthen. Das ist in der Kommission mit 7 zu 6 Stimmen ganz knapp unterlegen. Das Abstimmungsergebnis hier im Rat war dann 24 zu 21 Stimmen für diese 60 Prozent und gegen die 80 Prozent. Jetzt sind wir in der Differenzbereinigung. Dass wir einen Schritt auf den Nationalrat zu machen und uns bei 75 Prozent treffen, schiene mir, unter uns gesagt, eigentlich in der Zielsetzung einer Differenzbereinigung zu sein. Noch einmal: Vor einem Jahr haben wir 80 Prozent Inlandreduktion sehr, sehr knapp verfehlt; da scheinen mir 75 Prozent ein gangbarer Weg zu sein. Im Übrigen ist uns von der Verwaltung auch bestätigt worden, dass das zu machen ist. Wir haben ja diesen Entscheid erst am Schluss der ganzen Kommissionsarbeit gefällt, als wir wussten, welche Massnahmen zu welchen Wirkungen führen. Ich bitte Sie deshalb, mit dem Nationalrat gleichzuziehen und mindestens eine Differenz zu beseitigen.

Dittli Josef (RL, UR): Wir sprechen hier über die Frage des Inlandziels. Eigentlich ist es dem Klima ja egal, ob eine Reduktion bei uns in der Schweiz oder im Ausland erreicht wird. Wichtig ist, dass etwas geht. Der vorliegende Entwurf zum CO₂-Gesetz sieht richtigerweise beides vor: Reduktionen im Inland und Kompensationen im Ausland. Längerfristig ist aber klar, dass alle Länder, und damit auch die Schweiz, ihre Emissionen bis 2050 drastisch auf ein Minimum werden senken müssen. Die Frage ist hier nun aber, welche Reduktionsziele wir uns in der Schweiz bis ins Jahr 2030 setzen, welches Tempo wir bis zu diesem Zwischenhalt also anschlagen. Wir wissen es alle: Wenn man einen langen Weg mit Zwischenzielen vor sich hat und am Anfang schon trödelt, muss man später umso schneller machen, um dennoch rechtzeitig am Ziel zu sein. Ich bin deshalb der Auffassung, dass wir lieber jetzt das richtige Tempo einschlagen, um so unseren CO₂-Ausstoss in der Schweiz möglichst kontinuierlich zu reduzieren, denn je weniger wir jetzt bis 2030 machen, desto mehr bürden wir den nachfolgenden Generationen auf.

Deshalb unterstütze ich den Antrag der Kommissionsmehrheit. Dieser Antrag ist trotz allem pragmatisch und realistisch. Wie wir vom Kommissionssprecher gehört haben, sind die entsprechenden Massnahmen im Gesetz enthalten. Zielsetzung und Instrumente passen also zusammen. Sie erlauben es uns, das Reduktions-tempo der letzten Jahre kontinuierlich weiterzuführen.

Die Minderheit Knecht hingegen würde, so wie ich es verstehe, nichts weniger bedeuten, als künftig bei den Inlandreduktionen weniger ambitioniert unterwegs zu sein als in den letzten zehn Jahren, also das Tempo zu drosseln und die Probleme auf die kommenden Generationen zu überwälzen. Unsere Aufgabe als Gesetzgeber ist es, gute Rahmenbedingungen zu setzen, die Planungs- und Investitionssicherheit für unsere Wirtschaft sicherzustellen. Indem wir bei den CO₂-Reduktionen einen kontinuierlichen Weg einschlagen, setzen wir die richtigen Leitplanken, um unsere Wirtschaft auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts vorzubereiten. Vergessen wir nicht: Reduktionen im Inland sind auch wirtschaftlich nachhaltig. Sie bedeuten Aufträge für unsere Unternehmen und Wertschöpfung in der Schweiz. Gerade jetzt, angesichts der schwierigen Aussichten, können unsere Betriebe dies besonders gut brauchen.

Ich bitte Sie daher, dem Antrag der Mehrheit zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ihre Kommission hat diesen Artikel 3 erst ganz am Schluss der Beratung entschieden. Sie ist davon ausgegangen, dass man zuerst die Massnahmen beraten und erst dann, abgeleitet von den entschiedenen Massnahmen, das Verminderungsziel festlegen soll. Ich glaube, das ist ein sehr gescheites Vorgehen. Sie sind ja im Differenzbereinigungsverfahren. Der Entscheid Ihrer Kommission wurde unter Berücksichtigung dessen, was der Nationalrat in der Zwischenzeit beschlossen hat, und natürlich aufgrund Ihrer Beschlüsse, die Sie im letzten Jahr gefasst haben, getroffen. Ihre Kommission ist nach der Beratung der verschiedenen Massnahmen zum Schluss gekommen, dass jetzt dieses Verminderungsziel auch angepasst werden kann; dies, weil Sie eben auch die Massnahmen gegenüber der Vorlage des Bundesrates



deutlich verstärkt haben.

AB 2020 S 646 / BO 2020 E 646

Die Vor- und Nachteile von Inlandmassnahmen haben Sie natürlich schon ausführlich diskutiert. Ich denke, die Fakten sind auf dem Tisch. Es ist eine Tatsache, dass im Moment ein Franken im Ausland mehr CO₂ vermindern kann als im Inland. Herr Ständerat Knecht hat es gesagt: Dem Klima ist es eigentlich egal, wo CO₂ vermindert wird. Ja, das stimmt. Doch ich denke, der Schweizer Wirtschaft ist es nicht egal, wo investiert wird, und das ist eigentlich die Frage: Investiert man den Franken lieber im Ausland, oder investieren Sie ihn lieber hier, wo das Gewerbe und die Betriebe dann entsprechende Investitionen und auch entsprechende Aufträge haben?

Die Aussage, dass ein Franken im Moment im Ausland mehr vermindern kann als in der Schweiz, trifft zu; es ist allerdings eine sehr kurzfristige Optik. Es wurde erwähnt, dass das Abkommen mit Peru demnächst abgeschlossen werden kann. Die Schweiz hat jedoch während mehr als drei Jahren verhandelt, um am Schluss dann nur diejenigen Massnahmen in Peru verwirklichen zu können, die Peru nicht selber schon verwirklicht. Das ist ja klar: Jedes Land verwirklicht zuerst bei sich die günstigen Massnahmen und gibt dann einem Land, das im Ausland noch etwas kompensieren möchte, die teureren Massnahmen.

Deshalb sage ich, es sei eine sehr kurzfristige Optik. Die Preise werden steigen, denn alle Staaten müssen jetzt ihre Massnahmen zur Verminderung ergreifen. Die "low-hanging fruits" sind bald einmal geerntet, und am Schluss bleiben dann die höher hängenden Früchte, und diese sind bekanntlich teurer. In diesem Sinne denke ich, es macht Sinn, dass Sie jetzt wirklich vor allem in Massnahmen im Inland investieren, weil hier eben das Gewerbe und die Betriebe tatsächlich etwas davon haben.

Auf dem Weg zum Netto-null-Ziel sind Massnahmen im Ausland, das war immer klar, höchstens eine Übergangslösung. Das heisst, wir gewinnen Zeit, um den nötigen Umbau der Infrastruktur in unserem Land voranzutreiben. Ich glaube, Herr Ständerat Dittli hat es sehr schön gesagt: Alles, was wir jetzt vertrödeln, kommt später trotzdem noch, und es wird nur noch schwieriger und teurer sein. In diesem Sinne kann der Bundesrat Ihre Kommissionsmehrheit unterstützen, vor allem deshalb, weil wie gesagt bei den Massnahmen jetzt Verstärkungen vorgenommen worden sind und dieses Ziel erreichbar erscheint.

Es wurde richtig gesagt: Es ist ein Minimalziel, man kann darüber hinausgehen. Herr Ständerat Schmid hat gesagt, Sie möchten gerne die Flexibilität in der Schweiz behalten. Diese behalten Sie natürlich auch, wenn Sie mindestens 37,5 Prozent einsparen oder vermindern wollen. Auch das ist ein Minimalziel. Sie können also noch weiter gehen, wenn Sie das möchten.

In diesem Sinne: Wir sind in der Differenzbereinigung, und ich bitte Sie auch aus diesen Gründen, Ihre Kommissionsmehrheit und damit auch den Nationalrat zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 23 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 18 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 5 Abs. 1ter

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 5 al. 1ter

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 7a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1–3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag der Minderheit*

(Zanetti Roberto, Baume-Schneider, Mazzone, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz)

Abs. 2

Streichen

Art. 7a*Proposition de la majorité**Al. 1–3*

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Zanetti Roberto, Baume-Schneider, Mazzone, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz)

Al. 2

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier gibt es folgende Vorbemerkung zu Absatz 1 zu machen, da dieser relevant für Absatz 2 ist: Absatz 1 gemäss Nationalrat stellt einerseits klar, dass der Begriff der Anlage hier im Sinne des Umweltschutzgesetzes zu verstehen ist. Andererseits führt er den Begriff "Mindestmenge an Treibhausgasemissionen" ein. Dies ist wichtig, da es viele UVP-pflichtige Anlagen gibt, welche keine erhöhten Treibhausgasemissionen ausstossen und somit keiner Prüfungen bedürfen. Damit wird also der Kreis zu prüfender Projekte massgeblich auf die relevanten Anlagen beschränkt.

Ich habe hier noch einen Hinweis an die Redaktionskommission zu Artikel 7a Absatz 1: In Absatz 1 gemäss Nationalrat gibt es in der französischen Fassung einen Übersetzungsfehler. Die Übersetzung des Ausdrucks "beim Betrieb" fehlt. Dies ist von der Redaktionskommission zu ergänzen. Noch ein gesetzestechnischer Hinweis an die Redaktionskommission: Wegen der Verlängerung der Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe bis Ende 2023 müssen im CO₂-Gesetz mehrere Verweise angepasst werden. Bis Ende 2023 muss auf das Mineralölsteuergesetz verwiesen werden, ab 2024 dann auf das Umweltschutzgesetz. Zudem soll bis Ende 2023 der Begriff "biogen" gelten, ab 2024 ist dann von "erneuerbaren Treibstoffen" die Rede. Betroffen sind Artikel 15 Absatz 2, Artikel 16 Absatz 3, Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 3bis sowie eine Übergangsbestimmung.

Nun aber zu Absatz 2: Mit Absatz 2 will die Mehrheit die 50 grössten Treibhausgasemittenten der Schweiz von der Regelung gemäss Absatz 1 ausnehmen, um eine Doppelregelung zu verhindern. Die Mehrheit sieht eine Gefahr, dass Unternehmen, die am Emissionshandelssystem (EHS) teilnehmen, wünschenswerte Verbesserungen an ihren Anlagen nicht mehr vornehmen würden, wenn sie der Klimaverträglichkeitsprüfung unterliegen würden. Auch hätten damit die betroffenen Unternehmen im Vergleich zu Anlagen in der Europäischen Union eine zusätzliche Prüfpflicht. Die Minderheit widersprach, weil dies die Wirkung des Artikels massgeblich unterhöhle und gegenüber Anlagen mit tieferen Emissionen ungerecht wäre. Diejenigen Anlagen, die dem Emissionshandelssystem unterstellt sind – übrigens genau gleich wie die kleineren Anlagen, die Verminderungsverpflichtungen abschliessen –, haben dort lediglich marktwirtschaftliche Anreize, die den Betrieb der Anlage betreffen. Aufgrund der grösstenteils kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten wirkt ein solches auf den Betrieb fokussiertes Instrument höchstens indirekt auf Neubau und Erweiterung der Anlagen. Die vorgesehene Minderungspflicht wirkt also bei den grossen Anlagen genau gleich wie bei den mittleren Emittenten. Mit 6 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung wurde die Beibehaltung von Absatz 2 mit Stichentscheid des Präsidenten entschieden.

Zanetti Roberto (S, SO): Wenn Sie auf der Fahne schauen, dann stellen Sie fest: Der Entscheid des Ständerates vom letzten Jahr ging deutlich weiter als das, was jetzt aus dem Nationalrat gekommen ist. Da wurde erstens die Begrifflichkeit weniger scharf definiert, und es wurde keine Ausnahme für kleinere Emittenten vorgesehen. In der Variante Nationalrat ist eine Mindestmenge an Treibhausgasemissionen

AB 2020 S 647 / BO 2020 E 647

vorgesehen, bevor dieses Instrument überhaupt greift. Es hat hier also eine deutliche Herabmilderung unserer Entscheide stattgefunden.

Zusätzlich, und das ist entscheidend, sehen Sie auch Änderungen auf den Seiten 17 und 18 der Fahne. Bei den Artikeln 17b und 17c ging es ums Eingemachte. Mit Artikel 17b wurde Klimaneutralität gefordert und mit Artikel 17c bei Nichterfüllung dieser Klimaneutralität die entsprechenden Sanktionen. Das ist hier in unserem



Rat durchgegangen, doch die Kommission – in Übereinstimmung mit dem Nationalrat – empfiehlt Ihnen nun, diese beiden Regelungen zu streichen, und zwar, weil wir da sehr mutig waren, aber vielleicht die technischen Details noch nicht ganz ausgefeilt waren. Dafür wurde dann im Nationalrat das Postulat 20.3001 angenommen, das auch der Bundesrat zur Annahme empfiehlt, damit man diese Sachen sehr genau studieren kann.

Ich kann damit sehr gut leben. Doch einfach damit es gesagt ist: Zwei handfeste Instrumente beantragen wir Ihnen integral zu streichen. Bei einem schwächeren Instrument ist in Absatz 1 von Artikel 7a eine deutliche Milderung vorgesehen, und mit Absatz 2 würden Sie die Wirkung dieses Instruments um mindestens 50 Prozent neutralisieren oder gegenstandslos machen, indem nämlich plötzlich auch noch die grossen Emittenten ausgenommen werden sollen. Ich bin damit einverstanden, dass man das bei den kleinen gemäss Absatz 1 macht. Doch ausgerechnet bei den grossen Emittenten eine Ausnahme zu machen, ist für mich nicht einsichtig.

In der Kommission wurde gesagt, es gebe eine Doppelregulierung mit Emissionshandelssystem und mit dieser Minderungsverpflichtung. Das stimmt eben nicht! Das Emissionshandelssystem beschlägt den Betrieb einer Anlage, und mit Artikel 7a wollen wir eben nicht den Betrieb einer Anlage regeln, sondern wollen die Investitionen in Anlagen schützen, die neu gebaut oder massgeblich angepasst werden. Die Frau Bundespräsidentin hat es im Nationalrat gesagt – ich will das jetzt nicht zitieren, damit sie es allenfalls selber wiederholen kann -: Mit diesem Artikel 7a schaffen wir eigentlich mehr Investitionssicherheit. Es macht doch keinen Sinn, wenn ein Investor Geld in eine Anlage steckt, für deren Betrieb er dann mit teuren Emissionshandelssystem-Zertifikaten einen Ablasshandel eingehen muss! Es ist doch viel vernünftiger, wenn man von Beginn weg vernünftig investiert und schaut, wo sich Emissionen verhindern lassen, und das in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden. Das ist viel vernünftiger, als dann im Nachhinein mit teuren Zertifikaten den Betrieb künstlich zu verteuern.

Es ist meines Erachtens eine investitionsfreundliche Regelung. Ich bitte Sie deshalb, diesen Absatz 2, in dem die grossen Fische befreit werden, zu streichen. Sonst hat man für kleine Emittenten Absatz 1, die grossen werden mit Absatz 2 befreit, und in der Mitte sind die KMU; diese werden mit Artikel 7a zwar nicht gerade kujoniert, aber man fühlt irgendwie, dass da etwas nicht stimmt.

Deshalb bitte ich Sie, aus Konsequenzgründen diesen Absatz 2 zu streichen. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen: Ich verstehe nicht ganz und habe zu eruieren versucht, wieso der Nationalrat diesen Absatz 2 eingebaut hat. Wenn man schon so etwas macht, muss man es für die grossen Emittenten machen und nicht für die mittleren und erst recht nicht für die kleinen. Aber das hat man ja mit Absatz 1 bereits geklärt.

Ich bitte Sie also, gemäss Minderheit diese Ausnahme für grosse Emittenten zu streichen.

Schmid Martin (RL, GR): Mir leuchtet es gerade eben aus der Konsequenz des Gesetzes nicht ein, Herr Kollege Zanetti, warum die Minderheit das jetzt zusätzlich noch streichen will. Das Emissionshandelssystem ist ja ein internationales System, das unabhängig von den Grenzen des Ausstosses von CO₂ funktioniert. Da zeigt sich ja gerade auch die Widersprüchlichkeit des Antrages der Minderheit. Kollege Müller behauptet, dass diese Emissionszertifikate kostenlos seien, Herr Zanetti spricht davon, dass sie extrem teuer sind. Die Wahrheit ist doch, dass die Kosten dieser Zertifikate heute bei 30 Euro pro Tonne CO₂ liegen. Wir wissen nicht, wie sich das entwickelt. Sie waren früher gratis, das stimmt; sie wurden zugeteilt, das ist meines Erachtens so. Aber der Preis entwickelt sich auch international; ich glaube, das ist die Situation.

Daher kommt mein Anliegen: Sollen wir jetzt für wesentliche Änderungen von Industrieanlagen in der Schweiz – so steht es da zumindest im Wortlaut – noch eine zusätzliche Klimaprüfung vornehmen, nebst allen anderen öffentlichen Bewilligungen, die ja so oder so durchlaufen werden müssen? Ich glaube, dass wir dann für unseren Standort keine Wettbewerbsgleichheit mehr haben, denn wer soll in der Zukunft in der Schweiz investieren, wenn bezüglich Zertifikaten die gleichen Kosten wie im Ausland anfallen, aber dann noch zusätzliche Nachteile in der Schweiz in Kauf genommen werden müssen?

Hier vertrete ich die Auffassung, dass mir der eigene Standort, die eigene Industrie wichtiger sind und dass diese nicht mit zusätzlichen Nachteilen gegenüber dem Ausland geschädigt werden sollten. Für das Klima, da sind wir uns ja alle einig, spielt die Landesgrenze keine Rolle. Ich will einfach nicht, dass all diese Betriebe zukünftig nur noch im Ausland produzieren, wir dann aber die Produkte, deren Herstellung CO₂ verursacht hat, wieder importieren. Das ist nicht meine Art, und ich bitte Sie deshalb, hier – um auch gerade wieder die Differenzen zu bereinigen – dem Nationalrat zu folgen. Dann haben wir ein schlüssiges Konzept, und wir haben die sehr grossen Emittenten im Emissionshandelssystem eingebunden. Sie haben wirtschaftlich ein Interesse, sich darauf auszurichten und auch ihre Emissionen zu reduzieren. Hier wird der Markt also spielen, wenn die Zertifikatspreise nicht gegen null gehen. Ich bin überzeugt: In Zukunft werden die Zertifikate einen hohen Preis haben, und das wird funktionieren.

Ich bitte Sie also, hier mit der Mehrheit zu stimmen und dem Nationalrat zu folgen.



Michel Matthias (RL, ZG): Ich bin nicht Mitglied der Kommission, nur des Rates, und habe deshalb vielleicht etwas mehr Distanz zum Gesetz, aber nicht zum Thema. Das tut ja manchmal auch gut. Ich spreche mich hier für die Minderheit aus. Als ich gelesen habe, welche Ausnahme die Mehrheit nun beantragt, habe ich mir gesagt, das Minderungsgebot und der Emissionshandel seien ja zwei verschiedene Fragen. Ich verstehe nicht, warum man das jetzt gegeneinander ausspielt.

Das Minderungsgebot ist, das wurde von Kollege Zanetti erwähnt, eigentlich der Urtyp des Verursacherprinzips: An der Quelle wird präventiv verhindert, dass neue oder wesentlich erneuerte Anlagen klimaschädlich sind. Wenn dieses Ziel bei bestehenden Anlagen nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden kann, dann kommt der Emissionshandel zum Tragen. Es ist also gerade die Kombination beider Mittel, die Sinn macht. Von dem her verstehe ich nicht, dass man das eine gegen das andere ausspielen will, wie es die Mehrheit jetzt beantragt.

Ich finde, dass das Ganze auch verhältnismässig ist. Es ist offensichtlich wirksam. Wir haben gehört – das wurde, glaube ich, nicht bestritten –, dass wir erstens sonst im Industriebereich doch 50 Prozent der Emissionen nicht mit dem Verminderungsgebot erfassen würden. Auch die EU kennt zweitens nicht ganz gleiche, aber analoge Regeln. Drittens hat der Bundesrat, das wurde erwähnt, die Möglichkeit, eine Mindestgrenze festzulegen. Die ganz kleinen Anlagen wären also nicht betroffen. Last, but not least steht im Text drin, dass diese Minderungsmaßnahmen dann nötig werden, wenn es technisch und betrieblich möglich und auch wirtschaftlich tragbar ist. Die Verhältnismässigkeit ist also schon im Gesetz angelegt.

Wir haben uns vor wenigen Minuten ein ambitioniertes Inlandziel vorgenommen. Dann macht es keinen Sinn, bei den Instrumenten plötzlich wieder zu grosse Ausnahmen zu gewähren. Das erschien mir widersprüchlich. Daher bitte ich Sie auch aus meinem Blickwinkel, dem eines einfachen Ratsmitglieds, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Es ist richtig, was Herr Ständerat Roberto Zanetti gesagt hat. Ihr Rat hat –

AB 2020 S 648 / BO 2020 E 648

und zwar vor ziemlich genau einem Jahr – zwei verschiedene Ansätze beschlossen, mit welchen die Klimaverträglichkeit beim Bau und bei der Erneuerung von Anlagen besser berücksichtigt werden kann. Es ist auch so: Der Nationalrat hat sich jetzt für eine weniger einschneidende Variante ausgesprochen. Er hat dafür aber eben dieses Postulat 20.3001 auch noch angenommen, das der Bundesrat entgegennimmt, um Vorschläge im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu entwerfen. Aus Sicht des Bundesrates ist das Vorgehen so pragmatisch.

Ebenfalls pragmatisch ist für den Bundesrat die Ausnahme der Unternehmen, die im Emissionshandel tätig und daher vom Gesetz bereits reguliert sind. Langfristig ist das Emissionshandelssystem darauf ausgelegt, dass die Anlagen der teilnehmenden Betreiber in ihrer Gesamtheit klimaneutral betrieben werden müssen. Die sogenannten EHS-Unternehmen müssen beim BAUFU jährlich einen Monitoring-Bericht einreichen und Emissionsrechte im Umfang der ausgewiesenen Emissionen abgeben. Wenn man jetzt den EHS-Unternehmen mit diesem Artikel 7a alle technisch möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen abverlangt, ohne ihnen die Möglichkeit zu bieten, anstelle von betriebseigenen Massnahmen zusätzliche Emissionsrechte zu erwerben, würden sie aus Sicht des Bundesrates dann doch strenger als ihre Konkurrenz in der EU behandelt. Sie hätten dann unter Umständen nicht mehr wirklich einen Anreiz, Änderungen an der Anlage vorzunehmen, wenn diese eine Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen oder bewilligungspflichtig sind. Das ist aus Sicht des Bundesrates unter Umständen dann sogar kontraproduktiv, wenn ein Unternehmen darauf verzichtet, solche Massnahmen vorzunehmen, weil es damit rechnen muss, dass es dann diese Verminderungen vornehmen muss und nicht über das Emissionshandelssystem zusätzliche Emissionsrechte erwerben kann.

Das sind die Überlegungen des Bundesrates, weshalb er Ihnen die Unterstützung der Mehrheit empfiehlt. Ebenfalls geht es hier darum, eine Differenz zum Nationalrat auszuräumen; wir sind in der Differenzbereinigung. Sie haben sich bereits vorhin dem Nationalrat angeschlossen.

Wir würden Ihnen gerne beliebt machen, sich auch hier dem Nationalrat und Ihrer Kommissionsmehrheit anzuschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 16 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Art. 9

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 2ter, 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 5

Die Baubewilligungsbehörden tragen die nach diesem Artikel wesentlichen Angaben, insbesondere die gewährten Ausnahmen nach Absatz 3 und deren Begründung, in das eidgenössische Gebäude- und Wohnregister (GWR) nach Artikel 10 Absatz 3bis des Bundesstatistikgesetzes vom 9. Oktober 1992 ein. Der Bundesrat regelt die einzutragenden Angaben.

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 2ter

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Müller Damian, Baume-Schneider, Mazzone, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 6

Die Kantone erstatten dem Bund gestützt auf das GWR jährlich Bericht über die Umsetzung dieses Artikels, insbesondere auch über die durch Kontrollen erfassten Fälle, in welchen fossile Wärmezeugungsanlagen ohne vorgängige Bewilligung ersetzt wurden.

Art. 9

Proposition de la majorité

Titre, al. 2ter, 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 5

Les autorités délivrant les autorisations de construire enregistrent les informations importantes au sens du présent article, en particulier les exceptions octroyées en vertu de l'alinéa 3 et les justifications, dans le Registre fédéral des bâtiments et logements (RegBL) en vertu de l'article 10 alinéa 3bis, de la loi du 9 octobre 1992 sur la statistique fédérale. Le Conseil fédéral règle les informations devant être enregistrées.

Proposition de la minorité

(Mazzone, Baume-Schneider, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 2ter

Maintenir

Proposition de la minorité

(Müller Damian, Baume-Schneider, Mazzone, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 6

Les cantons font, en se fondant sur le RegBL, chaque année rapport à la Confédération de la mise en oeuvre du présent article et, notamment, des cas recensés par des contrôles dans lesquels des installations de production de chaleur à énergie fossile ont été remplacées sans autorisation préalable.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In diesem Kapitel 2 Abschnitt 1 geht es um die technischen Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen in den Gebäuden. Die Kommission ist sich einig, dass die definierten Massnahmen zu ergiebigen und nachhaltigen Einsparungen führen – wir machen also den Gebäudepark fit für die Zukunft. Der Gebäudebereich ist der wirkungsvollste Zusatzhebel des vorliegenden CO₂-Gesetzes bezüglich Verminderung der Inlandemissionen. Wir müssen uns bewusst sein, dass noch immer in drei von fünf Wohngebäuden in der Schweiz mit fossilen Energieträgern geheizt wird. Europaweit gehören die Schweizerinnen und Schweizer zu den Top Drei der Heizölverbraucher und zahlen hierfür jährlich 2,5 Milliarden Franken ins Ausland. Der Gebäudebereich trägt rund ein Viertel zu den im Inland verursachten CO₂-Emissionen bei, obwohl bewährte und günstige Alternativen bestünden.

Der Antrag der Mehrheit respektiert die kantonale Gebäudehoheit. Ein Rechtsgutachten hält fest, dass die kantonalen Zuständigkeiten für Massnahmen, die den Verbrauch von Energie in Gebäuden betreffen – dies bezieht sich auf Artikel 89 Absatz 4 der Bundesverfassung –, respektiert sind. Immerhin muss es dem Bund



möglich sein, im Rahmen übergeordneter politischer Strategien über die Zielerreichung zu bestimmen. Als Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter dürfen wir zur Kenntnis nehmen, dass die kantonalen Energiedirektorinnen und Energiedirektoren bereits im Vorfeld dieser Differenzbereinigung ihre Position zu den gebäude-relevanten Bestimmungen des CO₂-Gesetzes verabschiedet haben. Sie unterstützen die Einführung der CO₂-Grenzwerte für den Heizungswechsel mit einer Übergangsbestimmung zugunsten der Kantone. Im Gebäudebereich wird so die Reduktion von CO₂-Emissionen Hand in Hand mit der Effizienzsteigerung und der Eigenstromerzeugung angegangen, wie es in der Medienmitteilung vom 21. August 2020 heisst.

Nun aber zu Artikel 9 Absatz 2ter, zur Minderheit Mazzone: In der Kommission wurde ausführlich diskutiert. Biogas ist bei der Verbrennung CO₂-neutral und daher klimapolitisch wünschenswert. Die Produktion ist aber aufwendig und das Potenzial beschränkt, wie die Kommission mitgeteilt hat. Daher sollte Biogas nicht grossflächig und in schlecht isolierten Gebäuden eingesetzt werden. Sowohl der Antrag der Mehrheit als auch der Antrag der Minderheit Mazzone werden dieser Tatsache gerecht. Die Mehrheit begrüsst den Zusatz des Nationalrates, wonach der Anteil Biogas nur auf 100 Prozent erhöht werden kann, wenn auch in die Effizienz investiert wurde. Für die Minderheit Mazzone, die Festhalten beantragt,

AB 2020 S 649 / BO 2020 E 649

bleibt es unklar, was der Zusatz aus dem Nationalrat genau bedeutet. Der Antrag Mazzone unterlag in der Kommission mit 6 zu 7 Stimmen.

Mazzone Lisa (G, GE): Cet alinéa est important, et son importance a été relevée en termes de facture climatique. Le bâtiment joue un rôle malheureusement très conséquent, puisqu'il est à l'origine d'un quart des dégâts que nous causons au climat à l'intérieur du pays. Tout l'enjeu est de s'orienter dans la bonne direction. Force est de constater que le Conseil national rend moins claires les décisions que nous avons prises, et notamment les objectifs que vous avez fixés dans ce conseil il y a une année. Et cela alors que nous avons déjà décidé d'atténuer leur portée en introduisant l'alinéa 2ter, lequel incite à l'utilisation du biogaz. Cela justifie, de mon point de vue, de créer une divergence, d'autant plus que l'article 9 est encore sur la table des négociations, puisque les alinéas suivants présentent également une divergence avec le Conseil national. A mon avis, il serait justifié que la procédure d'élimination des divergences porte sur l'article 9 dans son ensemble. C'est pour cette raison que je vous demande de revenir à la version initiale du Conseil des Etats.

L'article 9 a été travaillé avec les cantons, comme cela a été souligné, mais seulement pour les alinéas 3 et 4, ainsi que pour l'implication sur l'article 59d. Je tiens ici à préciser la position des cantons, car, en relisant le procès-verbal de la séance de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats, j'ai eu l'impression qu'il y avait eu un malentendu sur leur position. Ils ne se sont jamais prononcés sur l'alinéa 2ter. En tout cas, cela ne faisait pas partie du compromis trouvé avec la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et avec les cantons. D'ailleurs, la lettre de l'EnDK que nous avons reçue dernièrement ne mentionne pas cet alinéa. Mon canton s'exprime par contre très clairement contre cette modification intégrée par le Conseil national. Cette position correspond aussi, sur le fond, à celle de la Conférence des chefs des départements des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement de la Suisse occidentale et latine, donc à la position des cantons romands et du canton du Tessin.

C'est une position qui avait été transmise en mars 2019 et vis-à-vis de laquelle les auteurs se montraient très sceptiques quant au recours aux certificats de biogaz et de biomazout. Il faut rappeler que le potentiel de production de biogaz en Suisse est limité. Il ne couvre pas les besoins en chaleur, qui sont aujourd'hui assurés par le gaz naturel. Il faut aussi rappeler qu'à l'heure actuelle il n'existe aucun système de reconnaissance internationale qui permette l'échange de certificats.

Concrètement, sans l'ajout du Conseil national, c'est déjà possible avec la décision de notre conseil d'utiliser cent pour cent de biogaz; c'était la proposition d'origine, que je vous invite à maintenir. Le principe consiste à utiliser une part de 100 pour cent de biogaz dans le chauffage à gaz. La moitié serait comptabilisée dans les valeurs limites. Pourquoi seulement la moitié? Le rapporteur l'a expliqué: c'est parce que la production de biogaz produit des gaz à effet de serre. Donc, pour cette raison, on se limiterait à la moitié. Cela signifierait concrètement que si, dans un bâtiment, on remplaçait, avant 2028, une chaudière à gaz par une chaudière qui fonctionne à 100 pour cent avec du biogaz, celle-ci pourrait émettre jusqu'à 40 kilogrammes de CO₂ par mètre carré au lieu de 20 kilogrammes de CO₂ par mètre carré.

Par contre, l'ajout contesté du Conseil national – et c'est là qu'il pose problème – confirme qu'on peut utiliser une part de 100 pour cent de biogaz, mais que cette part devrait dépendre de mesures d'efficacité énergétique qui ne sont pas définies. La version du Conseil national est à ce titre contradictoire, difficile à interpréter, difficile



à mettre en oeuvre également.

Comme je l'ai dit, avec la version de notre conseil, on pourrait déjà prendre en compte la moitié du biogaz ajouté pour atteindre la limite autorisée de la quantité de CO₂ émise. Toutefois, dans de nombreux cas, et il est important de le relever pour comprendre la portée de la version de notre conseil, pour arriver à cette limite, il faudrait prendre des mesures d'efficacité énergétique conséquentes ou simplement passer à un système de chauffage sans combustible fossile.

C'est pour toutes ces raisons que je vous invite à suivre l'importante minorité – cela a été dit, la commission s'est exprimée par 7 voix contre 6 – qui défend une loi sur le CO₂ limpide et réalisable et, en fait, à en rester à la décision originale du Conseil des Etats, laquelle avait le mérite de la clarté.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Mit Artikel 9 regeln Sie die CO₂-Grenzwerte bei Gebäuden, die sowohl Sie als auch der Nationalrat nicht erst subsidiär, sondern direkt einführen wollen, und zwar direkt ab 2023, und Sie wollen sie dann auch noch etappenweise verschärfen. Ich denke, wir haben mit diesem Artikel zusammen mit den Kantonen wirklich eine gute Lösung gefunden, die auch die kantonalen Bestrebungen in einer Übergangszeit belohnt. In Ihrer Kommission hat dieser Artikel dann in dieser Runde auch erneut einige Diskussionen ausgelöst.

Ich bitte Sie, bei diesem Artikel Ihrer Kommissionsmehrheit zu folgen. Da ist einmal die Frage nach der Menge an Biogas, die maximal angerechnet werden kann. Biogas ist bei der Verbrennung CO₂-neutral und daher eigentlich klimapolitisch erwünscht. Es ist aber so, dass die Produktion aufwendig und das Potenzial beschränkt ist. Deshalb sollte man Biogas nicht grossflächig und vor allem nicht in schlecht isolierten Gebäuden einsetzen. Es gibt jetzt hier zwei Konzepte: Die Mehrheit Ihrer Kommission folgt dem Nationalrat, der bis zu 100 Prozent Biogas anrechnen lässt – allerdings unter der Voraussetzung, dass zum Beispiel die Gebäudehülle saniert wurde. Wenn eine Sanierung nicht nachgewiesen werden kann, dann sind nur maximal 50 Prozent Biogas anrechenbar. Die Minderheit Mazzone will den maximal möglichen Anteil in jedem Fall auf 50 Prozent beschränken.

Ich bitte Sie, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen. Ich denke, eine Anrechnung von 100 Prozent Biogas gemäss Mehrheit erhöht zwar den Vollzugsaufwand – einfach, damit das auch gesagt ist –, ist in der Sache aber folgerichtig, eben unter der Voraussetzung, die hier noch festgehalten ist. Es geht auch hier darum, keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen.

Deshalb bitte ich Sie, bei diesem Artikel Ihre Kommissionsmehrheit und den Nationalrat zu unterstützen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ich erlaube mir zuerst, zuhanden der Materialien noch etwas zu Artikel 9 Absatz 5 zu sagen. Diese Bestimmung basiert auf einem Antrag des Berichterstatters, welcher in Zusammenarbeit mit der Verwaltung für die zweite Sitzung die Formulierung verfeinert hat. Diesen Antrag hat die Kommission unterstützt.

Nun aber zu Absatz 6, der neu eingeführt werden soll: Hier geht es um die Qualitätskontrolle und das Schaffen einer soliden Datengrundlage für Gemeinden, Kantone und den Bund. Hier beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, nichts vorzusehen, sie will den Kantonen nicht eine zusätzliche Berichterstattungspflicht auferlegen.

Nun werde ich für die Minderheit sprechen, welche in der Kommission mit 6 zu 7 Stimmen unterlegen ist. Das sage ich also nicht als Kommissionssprecher, Herr Präsident, wenn Sie erlauben. Seit der letzten Volkszählung im Jahr 2000 sind die Daten zu den Gebäuden nicht nachgeführt worden. Daher soll die Datengrundlage aktualisiert werden. Gemäss der GWR-Verordnung müssen bis Ende 2020 alle Gebäude unabhängig von ihrer Nutzung im eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister erfasst sein. Zu Ihrer Information: Das Bundesamt für Statistik führt das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister in Zusammenarbeit mit den Bauämtern sowie weiteren Fachstellen von Bund, Kantonen und Gemeinden. Das Gebäude- und Wohnungsregister wird vom Bund zur Verfügung gestellt und bildet bereits heute die Grundlage für wichtige Daten im Gebäudepark.

Mit dem neuen Absatz 6 wird gewährleistet, dass nun auch die Gebäude, bei denen es keine Bewilligung braucht, und Gebäude, zu welchen keine Bewilligung eingeholt worden ist, zur Datengrundlage zählen. Als Beispiel nehme ich meinen

AB 2020 S 650 / BO 2020 E 650

Kanton Luzern, welcher bei den Mustervorschriften der Gebäude im Energiebereich 2014 das Modul F aufgenommen hat, wonach beim Ersatz des Wärmeerzeugers mindestens 10 Prozent erneuerbare Energie einzusetzen sind. Das hatte offenbar zur Folge, dass man bei vielen Gebäuden von fossiler auf nicht fossile Energie



übergegangen ist. Allerdings wisse man nicht, hiess es, wie gross die Dunkelziffer sei. Insofern kann man nur einen Erfolg in Bezug auf die rapportierten Fälle verzeichnen. Man weiss aber nicht, wie gross die Anzahl der Fälle ist, bei welchen ein Ersatz mit fossilen Wärmeerzeugern erfolgt ist.

Mit Blick auf die Überprüfung der Wirksamkeit dieses Gesetzes wäre es auch für den Bund enorm wichtig zu wissen, was nun tatsächlich geschieht. Da das Gebäude- und Wohnungsregister ein elektronisches Tool ist, kann hier eine einfache Programmierung vorgenommen werden. Das heisst, der Anwender auf der Gemeinde oder im Kanton muss neben den sonst schon erforderlichen Eingaben nur noch zwei, drei Mausklicks machen. Das nennt man heute Digitalisierung und tut es auch schon in anderen Bereichen. Covid-19, Ärzte, Kantone, Bund – was dort von uns Politikern gefordert wird, soll also im Gebäudepark, wo es das grösste Potenzial gibt, nicht gemacht werden. Da stelle ich ein Fragezeichen in den Raum und will dem mit diesem Absatz 6 entsprechend entgegenreten.

Ich empfehle Ihnen, die Minderheit zur Mehrheit zu machen.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Sprecher der Kommission hat nun die Minderheit vertreten. Ich muss der guten Ordnung halber auch der Vertretung der Mehrheit das Wort geben. Herr Fässler hat sich gemeldet, um dieses Unterfangen zu erledigen.

Fässler Daniel (M-CEB, AI): In der Tat: Nachdem unser Berichterstatter die Mehrheit nur einleitend kurz erwähnt, in erster Linie aber die von ihm angeführte Minderheit begründet hat, möchte ich Ihnen als Mitglied der Kommission und als Mitglied der Mehrheit darlegen, weshalb die Mehrheit der Kommission den Antrag der Minderheit Müller Damian ablehnt. Ich kann Ihnen sagen: Ich lehne ihn nicht einfach so ab, sondern ich lehne ihn dezidiert ab.

Vorweg die für mich wichtige Feststellung – der Kommissionsberichterstatter hat das vorhin bei Absatz 2ter selber gesagt -: Wir legiferieren hier im Kompetenzbereich der Kantone; wir greifen mit diesen Bestimmungen von Artikel 9 bereits sehr weit in den Kompetenzbereich der Kantone ein. Dessen sollten wir uns auch bei der Beurteilung dieser Minderheit zu Absatz 6 bewusst sein.

Der Minderheitsantrag Müller Damian stellt für mich eigentlich ein Misstrauensvotum gegenüber den Kantonen dar. Er ist Ausdruck der Vermutung, dass die Kantone das Gesetz in ihrem Kompetenzbereich nicht korrekt vollziehen. Man soll daher die Kantone dazu zwingen, über ihren Vollzug Bericht zu erstatten und – ich komme noch darauf zurück – nicht nur Bericht zu erstatten: Man möchte sie auch verpflichten, die Bewilligungspraxis ihrerseits zu überprüfen und darüber dann auch Bericht zu geben.

Die Bundespräsidentin hat es vorhin gesagt: Die Beschlüsse zum Gebäudebereich basieren weitgehend auch auf einem Kompromiss, den man mit den Kantonen, konkret mit der Energiedirektorenkonferenz, gefunden hat. Ich glaube, man hat, wie sie es gesagt hat, eine gute Lösung gefunden. Diese Lösung sollte man jetzt nicht am Schluss im Rahmen dieser Differenzbereinigung noch aufbrechen.

Wenn die Kommissionsminderheit verlangt, dass die Kantone jährlich Bericht erstatten müssen, insbesondere auch über Heizungsersatzlösungen, die ohne Bewilligung erfolgt sind, dann verursacht das erstens einen grossen administrativen Aufwand. Zweitens – ich habe es bereits gesagt – ist es ein Misstrauensvotum gegenüber den Kantonen. Es ist auch ein Misstrauensvotum gegenüber allen Gebäudeeigentümern, indem man die Vermutung aufstellt, dass es Gebäudeeigentümer gibt, die ohne Bewilligung eine fossile Wärmeerzeugungsanlage wiederum durch eine fossile Anlage ersetzen.

Zum Schluss: Absatz 5, den wir vorhin verabschiedet haben und zu dem keine Minderheit vorliegt, geht bereits recht weit, indem die Kantone verpflichtet werden, alle Ausnahmen, die sie bei der Umsetzung von Absatz 3 gewähren, im eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister mit einer Begründung einzutragen. Wenn wir sie jetzt auch noch verpflichten, Kontrollen in den Gebäuden durchzuführen, um festzustellen, dass allenfalls ein Ersatz für eine Heizung ohne Bewilligung vorgenommen wurde, dann geht das definitiv zu weit.

Ich ersuche Sie, in diesem Sinne der Mehrheit zu folgen.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Frau Bundespräsidentin Sommaruga verzichtet auf das Wort.

Abs. 2ter – AI. 2ter

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Abs. 6 – Al. 6

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 10 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 10 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier geht es um einen inhaltlichen Hinweis. Eventuell darf darauf hingewiesen werden, dass die Schweiz keine eigenen technischen Verkehrsnormen erlassen solle. Das war ein Votum, das am 22. Juni in der Kommission gehalten wurde. Die Kommission hat ausführlich über die Streichung des letzten Satzes durch den Nationalrat debattiert. Es gilt hier festzuhalten, dass es der Kommission immer wichtig war, dass die Schweiz keine eigenen technischen Normen macht. Die Frau Bundespräsidentin hat uns versichert, dass dies in der nationalrätlichen Version so sei, denn als Land, das nicht einmal selbst Autos herstellt, dürfen wir keine eigenen technischen Verkehrsnormen zum Verbrauch machen. Dies als inhaltlicher Hinweis.

Angenommen – Adopté

Art. 10a Abs. 5bis; 11 Abs. 1bis; 13 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 10a al. 5bis; 11 al. 1bis; 13 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 15 Abs. 3

Antrag der Kommission

Streichen

Art. 15 al. 3

Proposition de la commission

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Auch hier ein inhaltlicher Hinweis: Der Einschub in Artikel 15 Absatz

AB 2020 S 651 / BO 2020 E 651

3 ist systematisch falsch, da dieses Anliegen im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer oder im Steuerharmonisierungsgesetz geregelt werden müsste. Die Kommission war sich einig, dass dieses Anliegen nicht in diesem Gesetz geregelt werden darf. Zudem muss so etwas zuerst mit den Kantonen besprochen werden, weil es effektiv eine Steuervorlage ist. Da die Frau Bundespräsidentin dies bereits im Nationalrat festgehalten hat, soll der Nationalrat dies über ein Postulat machen.



Angenommen – Adopté

Art. 16a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 16a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Darüber wurde eine längere Diskussion geführt. Zuhanden der Materialien halte ich fest, dass die Kommission nicht will, dass Ziel-Marktanteile für eine bestimmte Technologie festgelegt und dafür Boni ausgerichtet werden. Ziel ist, dass wir auf CO₂-arme respektive -neutrale Antriebe setzen. Deshalb sind wir dem Nationalrat gefolgt.

Angenommen – Adopté

3. Abschnitt Titel; Art. 17b; 17c; 27 Abs. 3, 4 Bst. b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Section 3 titre; art. 17b; 17c; 27 al. 3, 4 let. b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 33 Abs. 1 Bst. a-c, 4 Bst. bbis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 33 al. 1 let. a-c, 4 let. bbis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU): Ich habe einen inhaltlichen Hinweis zu Artikel 33 Absatz 1 Buchstabe a: Hier haben wir zuhanden der Materialien eine Klarstellung zu machen, weil der Begriff "öffentlich-rechtliche Tätigkeiten" nicht wirklich definiert ist. Es handelt sich um Betriebe der öffentlichen Hand, zum Beispiel Spitäler oder Hallenbäder, die im Wettbewerb zu Privaten stehen können. Das ist ein inhaltlicher Hinweis, der berücksichtigt werden muss.

Wicki Hans (RL, NW): Wie üblich wird ja dann durch den Bundesrat die Feinjustierung einer solchen Flugticketabgabe nicht im Gesetz, sondern in der Gesetzessammlung verankert. Eine solche ist unseres Erachtens auch nötig, damit die angestrebte Lenkungswirkung auch eintreten kann. Die aufgeführte Berücksichtigung der Reisedistanz gehört meines Erachtens sehr zwingend dazu.

Es ist nur eine Anmerkung, Frau Bundesrätin. Ich weiss, es wird über überhaupt nichts mehr abgestimmt, aber ich möchte Sie auf etwas aufmerksam machen, was mir sehr wichtig ist: Die Corona-Situation hat uns wieder einmal vor Augen geführt, dass Flugreisen auf kürzere Distanzen nicht alternativlos sind; insbesondere der Eisenbahnfernverkehr hat in den vergangenen Monaten wieder an Attraktivität zugelegt. Die SBB haben jetzt auch die Nachtzüge wieder aktiviert, und das wird von vielen auch geschätzt; das kann der Schweiz nur recht sein. Zudem hat uns die Eröffnung des Ceneritunnels vergangene Woche natürlich wieder in Erinnerung gerufen, welche Anstrengungen in den letzten Jahrzehnten von der Schweiz unternommen wurden, um die Eisenbahn konkurrenzfähig zu machen. Es ist also in unserem ureigenen Interesse, diese gegenüber dem Flugzeug attraktiv zu gestalten.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Flugticketabgabe, denn es kann nicht sein, dass diese einfach pauschal oder nach Klasse oder wie auch immer geführt wird; ich bin der festen Überzeugung, dass wir das umgekehrt proportional zur Reisedistanz machen müssen. Was mit dem Zug gemacht werden kann, sollte praktisch



beim Flug eigentlich sehr, sehr teuer sein, und was mit dem Zug nicht gemacht werden kann, müsste entsprechend sehr günstig sein. Das wäre eine Lenkungsabgabe, die auch sehr schnell Wirkung erzielen würde. Auch die Abstufung der Abgabe nach Reiseklasse macht meines Erachtens überhaupt keinen Sinn. Meines Erachtens findet nur eine Abstufung nach Kilometern eine entsprechende Wirkung. Das wäre dann natürlich auch für unsere Nachbarstaaten ein zusätzlicher Anreiz, um den Ausbau der dazu natürlich auch notwendigen Hochgeschwindigkeitsstrecken etwas zu forcieren. Auch das wäre nur in unserem Sinne, wenn wir schneller in Berlin oder in Hamburg wären oder in Rom. In Paris sind wir schon schnell, das ist okay, aber auch bei Wien gibt es noch Luft nach oben. Das müsste eigentlich gefördert, nicht bestraft werden.

Unsere Jungen machen immer noch Partys im angrenzenden und umliegenden Ausland. Das machen sie nur, weil das Ticket eben nichts kostet.

Wer geschäftlich nach Amerika reisen will oder muss, der soll nicht dafür bestraft werden, dass er dies nicht mit dem Zug tun kann. Ich glaube, wir sind uns einig: Das Schiff dürfte für unsere heutige Zeit definitiv zu langsam sein. Aus diesem Grund würde ich Sie, Frau Bundespräsidentin, gerne dazu ermuntern, bei der Formulierung der entsprechenden Verordnung diesen Umstand zu berücksichtigen und die Ticketabgabe entsprechend auszugestalten.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Sie haben recht, Herr Ständerat. Das Büro wird in drei Wochen mit dem Nachtzug nach Wien reisen.

Frau Bundespräsidentin, können Sie Herrn Wicki etwas anbieten?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Es betrifft nicht gerade diesen Artikel, aber ich kann gerne etwas dazu sagen. Herr Wicki wollte ja einfach diese Anmerkung anbringen, die ich sehr gerne entgegennehme.

Ich kann Ihnen versichern, Ihre Kommission hat genau diese Diskussion auch geführt: Macht es mehr Sinn, kurze Strecken stärker zu belasten, weil man dort eher Ausweichmöglichkeiten oder Alternativen hat? Dann stellt sich auch die Frage der Flugklassen. Da besteht natürlich schon ein Zusammenhang: Wenn Sie Business fliegen, stossen Sie einfach mehr CO₂ aus, als wenn Sie Economy fliegen, weil der Flieger weniger stark gefüllt werden kann. Das hat nur damit zu tun, dass Sie mehr Raum einnehmen, und nicht mit dem Umstand, dass Sie in der Business-Klasse mehr essen. Bei der First Class gilt dies noch mehr.

Ihre Kommission hat dann sehr bewusst entschieden, dass sie diese Frage jetzt nicht im Gesetz regeln will: Der Bundesrat soll sich die entsprechenden Überlegungen für die Verordnung machen. Sie wissen ja, dass für die Verordnung auch die Kommissionen konsultiert werden. Ich gehe davon aus, dass Ihre Kommission das ebenfalls so wünschen wird. Das werden wir auch so handhaben. Dann ist es, glaube ich, gut, wenn man genau diese Diskussion der Vor- und Nachteile, der Chancen und Risiken, noch einmal führt und die Argumente genau anschaut.

Diese Entscheide sind aber einfach noch nicht gefällt, doch ich nehme Ihre Überlegungen sehr gerne mit.

Angenommen – Adopté

Art. 38c Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2020 S 652 / BO 2020 E 652

Art. 38c al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Herzog Eva (S, BS): Ich möchte zur Einführung der Flugticketabgabe auch nur einen Hinweis machen. Selbstverständlich begrüsse ich die Einführung dieser Abgabe. Aber der Flughafen Basel-Mülhausen ist hier ein bisschen in einer speziellen Situation. Er ist der einzige binationale Flughafen der Welt. Er liegt ausschliesslich auf französischem Boden. Heute ist es so, dass 92 Prozent der Flüge nach Schweizer Verkehrsrechten abgewickelt werden und 8 Prozent nach französischen Verkehrsrechten. Es gibt bereits eine Flugticketabgabe in Frankreich, die auch bedeutend tiefer ist als diejenige, die wir nun einführen wollen. Es könnte aus diesem Grund zu einer Verlagerung der Flugbewegungen auf die französische Seite kommen bzw. von anderen Flughäfen in der Schweiz nach Basel-Mülhausen. Es könnte, sage ich.



Aus diesem Grund habe ich heute Morgen eine Motion eingereicht, in welcher ich den Bundesrat darum bitte, ein Monitoring einzuführen, um uns darüber zu berichten und allenfalls Vorschläge zu machen, falls es zu unerwünschten Verlagerungen der Flugbewegungen kommen würde – dies nur als Hinweis.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Vielen Dank, Frau Ständerätin Herzog, für diesen Hinweis! Es gab auch im Nationalrat eine Diskussion über mögliche Auswirkungen auf diesen binationalen Flughafen. Es wurde dann aber im Nationalrat entschieden, dass man nichts diesbezüglich ins Gesetz schreibt.

Ich stehe im Kontakt mit den Flughafenbetreibern. Ich habe schon letztes Jahr den Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mülhausen getroffen und mich mit ihm ausgetauscht. Aber damals war eben noch nicht klar, ob Sie diese Flugticketabgabe einführen und, wenn ja, in welcher Höhe. Deshalb konnte man das Gespräch noch nicht ganz konkret führen. Ich habe jetzt Ihre Motion auch noch nicht gesehen. Aber ich denke, dass man allfällige Verschiebungen beobachtet und ein Monitoring erstellt, das macht sicher Sinn. Wir wollen auch nicht einfach verschieben und verlagern, sondern, wenn schon verlagern, dann, wie es Herr Ständerat Wicki gesagt hat, auf sinnvolle Alternativen verlagern, wenn diese auch vorhanden sind. In diesem Sinne reagiere ich mal grundsätzlich positiv auf diese Idee, dass wir mit einem Monitoring wirklich schauen, was es bedeutet, falls es zu solchen Veränderungen kommt. Selbstverständlich bleiben wir auch in Kontakt mit dem Verwaltungsrat, mit den französischen Behörden dieses Flughafens.

Sie wissen ja: Tendenziell geht es insgesamt natürlich sowieso auch in den anderen europäischen Ländern in Richtung Flugticketabgabe, gerade auch dort, wo Alternativen vorhanden sind. Gleichzeitig hat mir meine österreichische Kollegin letzte Woche gesagt, Österreich investiere massiv in die Infrastruktur von Nachtzügen. Das ist wirklich jetzt auch ein bisschen ihr Modell. Von daher, denke ich, ist im Moment sehr viel in Bewegung. Aber wenn wir da mit einem gewissen Monitoring auch Sicherheit schaffen können, dann würde ich das mindestens mal jetzt grundsätzlich positiv entgegennehmen.

Angenommen – Adopté

Art. 38e Abs. 1; 4b. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 38e al. 1; chapitre 4b titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 38gbis

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... die nicht von der Flugticketabgabe erfasst werden und die mit Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von über 8618 Kilogramm durchgeführt werden, die mit fossilen Energieträgern betrieben werden und deren Abflug nach schweizerischem Recht erfolgt (Abgabe Allgemeine Luftfahrt).

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 4

Der Bundesrat kann die von Luftfahrzeughaltern oder Luftfahrzeugbetreibern getroffenen Massnahmen, die zu einer substantziellen Verminderung der Treibhausgasemissionen führen, bei der Festsetzung der Abgabehöhe angemessen berücksichtigen.

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

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

... n'entrant pas dans le champ d'application de la taxe sur les billets d'avion et réalisés avec un aéronef dont la masse maximale autorisée au décollage dépasse 8618 kilogrammes, qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur l'aviation générale).

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 4

Lors de la fixation du montant de la taxe, le Conseil fédéral peut tenir compte de manière appropriée des mesures prises par les exploitants et le détenteurs d'aéronefs qui permettent une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

Proposition de la minorité

(Mazzone, Baume-Schneider, Müller Damian, Noser, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Entstehungsgeschichte hat vor einem Jahr in diesem Rat stattgefunden. Der Einzelantrag Minder fand damals eine Mehrheit, welche die allgemeine Privatflugabgabe lancierte.

Der Nationalrat hat Absatz 1 präzisiert und den Geltungsbereich auf grössere Flugzeuge beschränkt. Die Variante des Nationalrates würde noch rund 6,9 Prozent der privaten Abflüge betreffen. Sie orientiert sich dabei an der geltenden internationalen Messgrösse.

Die Mehrheit der Kommission lancierte in der Augustsitzung einen höheren Wert für die vorgeschlagene höchstzulässige Startmasse. Die vom Nationalrat definierte Startmasse von 5700 Kilogramm soll gemäss Mehrheit neu auf 8618 Kilogramm gelegt werden. Damit würde die Zahl der betroffenen Abflüge gegenüber dem Beschluss des Nationalrates weiter gesenkt.

Der vom Nationalrat festgelegte Grenzwert von 5700 Kilogramm dient als Grösse für die Definition von Large Aeroplanes, wie sie von der Icao angewendet wird. Die Gewichtsgrenze von 19 000 Pfund bzw. 8618 Kilogramm wird vor allem für die Lärmzertifizierung von grossen Propellerflugzeugen verwendet. In den Protokollen des Nationalrates ist zu lesen, dass der vorgeschlagene Wert von 5700 Kilogramm eine breit abgestützte Werksangabe sei und sowohl von Corsia wie auch von Emissionshandelssystemen als Grenze verwendet werde. Er garantiere eine über verschiedene Instrumente hinweg harmonisierende Umsetzung.

AB 2020 S 653 / BO 2020 E 653

Ihre Kommission hat sich mit 6 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung mit Stichentscheid des Präsidenten für 8618 Kilogramm entschieden. Die Minderheit Mazzone will sich dem Nationalrat mit 5700 Kilogramm anschliessen. Dies die Berichterstattung aus Sicht der Kommission.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Minderheit Mazzone wird von Frau Mazzone vertreten.

Mazzone Lisa (G, GE): Toujours, Monsieur le président! Merci de me donner la parole.

La première question qu'on a eu à se poser était celle de savoir si nous voulions introduire une taxe sur les vols privés au même titre qu'on a introduit une taxe pour les vols réguliers ou les charters, donc si nous voulions une équivalence entre le traitement des passagères et passagers réguliers, les quidams, et celui appliqué dans l'aviation plutôt orientée business et luxe des vols privés.

Vous connaissez l'histoire, elle a été rappelée par le rapporteur de la commission: une proposition individuelle a été déposée dans notre conseil, cette proposition a obtenu une majorité, puis a été approuvée au Conseil national. Le rapporteur de la commission du Conseil national, Stefan Müller-Altermatt, résumait la chose ainsi: "Die Privatflugabgabe soll die Business- und die Luxus-Privatfliegerei ansprechen." Sur ce point-là, nous sommes d'accord, et c'est déjà un premier pas qui est important.

La question qui se pose, maintenant, est celle de la limite de poids que nous souhaitons appliquer, soit de savoir à partir de quand un avion tombe sous le coup de cette nouvelle règle. Le Conseil national s'est un peu penché sur ses livres et a fixé une limite de 5700 kilos. En réalité, cela concerne seulement les grands avions qui proposent des vols privés. Moins de 10 pour cent des départs sont concernés, cela a été dit, notamment si on prend en compte les nombreuses exceptions qui sont, à mon avis à juste titre, prévues dans la loi.



Sur cette base-là, notre commission s'est vue souffler une nouvelle proposition consistant à augmenter la valeur limite à 8618 kilos. Selon ce qui nous a été dit en commission, retenir cette valeur limite reviendrait à soustraire 4000 mouvements d'aviation de l'obligation de payer la taxe, ce qui réduirait donc la participation aux coûts externes – parce que c'est quand même cela, l'enjeu de cette taxe.

Si on revient à la question de départ – veut-on une taxe? veut-on rétablir la justice entre les voyageuses et voyageurs, les quidams qui prennent des vols réguliers et les voyageurs de vols privés? – eh bien, malheureusement, force est de constater qu'avec cette restriction supplémentaire, on répond non à cette question parce qu'on évacue encore 4000 nouveaux mouvements d'avions. Comme Mme Sommaruga, présidente de la Confédération, l'a dit, il faut bien avoir en tête qu'un passager qui voyage en jet privé cause encore plus de pollution qu'une personne qui voyage en "business class", parce que, évidemment, il est à l'origine d'une production plus élevée de CO₂ pour le déplacement de sa propre personne. Voilà pour les considérations politiques.

Maintenant, j'en viens aux considérations techniques. Est-ce qu'il est pertinent de garder cette valeur de 5700 kilogrammes de CO₂? Est-ce qu'elle fait sens au niveau international? Là, je crois qu'on peut vraiment se baser sur les propos tenus par le représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile à la séance de notre commission. Il nous a dit que cette valeur de 5700 kilogrammes – cela a été dit par le rapporteur – est celle qui est utilisée dans la définition de l'Organisation de l'aviation civile internationale des "large aeroplanes" – avec mon bon accent anglais – donc la catégorie d'avions que l'on essaie de taxer, à savoir les grands avions utilisés pour des vols privés. L'autre limite, introduite par la moitié de la commission lors de sa dernière séance, s'applique en réalité beaucoup plus à la certification en matière de bruit. Donc on est dans un autre domaine.

Ce qui est intéressant, et je pense qu'il est aussi important de le dire, c'est non seulement, comme le représentant de l'Office de l'aviation civile nous l'a dit, le fait que 5700 kilogrammes soit une valeur établie au niveau international, mais aussi que cette limite de 5700 kilogrammes soit utilisée dans notre politique climatique actuelle, notamment dans le système d'échange de quotas d'émission, auquel la Suisse s'est ralliée au début de cette année.

Donc si on introduit ici une nouvelle valeur, on va avoir dans la politique climatique en matière d'aviation deux valeurs: l'une qui vaudra pour les échanges d'émissions et l'autre pour la taxation. En réalité, ce n'est pas cohérent, difficile à comprendre et surtout – et là on revient sur le plan politique – il est assez difficile d'expliquer à la population pourquoi on décide de soustraire à la taxe encore davantage de vols qui y étaient soumis jusque-là. Ce n'est pas non plus très cohérent vis-à-vis des décisions qui ont été prises jusqu'ici par notre propre conseil; il a été le premier à décider d'introduire cette taxe en vue d'une équité de traitement, parce que c'est assez instinctif.

Autrement dit, introduire une taxe qui aura un effet de réduction des émissions de CO₂ sur les vols qu'on peut objectivement considérer comme des vols privés de luxe ou d'affaire habituels implique de rester à la décision du Conseil national avec la valeur de 5700 kilogrammes.

Si on augmente le poids limite, une part importante des vols privés seront exonérés, je l'ai dit. Cela pourrait même avoir l'effet pervers d'inciter certains, par exemple pour des voyages d'affaire ou de loisir, à utiliser des vols privés et non plus des vols réguliers parce qu'ils seraient avantagés par le régime de taxation. On aurait vraiment un effet pervers de cette limite que, me semble-t-il, il faut prendre en considération.

Dans les discussions, nous avons entendu à plusieurs reprises que l'objectif était de se rapprocher au plus près de la version du Conseil national pour alléger le processus d'élimination des divergences. Je vous invite chaleureusement à alléger le processus d'élimination des divergences en vous en remettant à la version du Conseil national qui est d'ailleurs soutenue par tous les partis de jeunesse; cela va des jeunes socialistes aux jeunes PDC – je l'ai découvert avec intérêt.

Je vous remercie de soutenir la version du Conseil national et ma minorité.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Sie erinnern sich: Vor einem Jahr haben Sie, wie der Kommissionssprecher gesagt hat, einen Einzelantrag von Herrn Ständerat Minder in die Vorlage aufgenommen. Es war plötzlich klar, dass Sie von den Reisenden, die das Flugzeug nehmen, nicht eine Flugticketabgabe verlangen können, während diejenigen, die mit dem Privatjet abfliegen, gar nichts an Abgaben bezahlen. Daher war es hier drin klar, dass es auch für die sogenannte allgemeine Luftfahrt eine Abgabe braucht. Sie haben dann den Nationalrat gebeten, die Sache noch einmal anzuschauen und zu prüfen, was die richtigen Kriterien sind, wer überhaupt abgabepflichtig ist, wie hoch die Abgabe angesetzt werden soll. Der Nationalrat hat dann in der Kommission, auch mit Unterstützung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, wie das Frau Ständerätin Mazzone gesagt hat, die entsprechenden Kriterien angeschaut und einen Beschluss gefasst, der jetzt auch von der Minderheit Mazzone und vom Bundesrat unterstützt wird.



Damals im Nationalrat war dann klar, dass Flugzeuge mit einer Startmasse von 5700 Kilo abgabepflichtig werden. Jetzt hat die Mehrheit Ihrer Kommission entschieden, sie möchte einen Wert von 8618 Kilo haben. Angewendet wird dieser Wert bei Propellerflugzeugen in Bezug auf die Lärmvorschriften, was mit der Sache, die Sie hier besprechen, eigentlich nichts zu tun hat und wirklich sachfremd ist. Der vom Nationalrat vorgeschlagene Wert von 5700 Kilo ist ein offiziell anerkannter Wert im Zusammenhang mit CO₂, also mit dem, worum es hier geht. Corsia arbeitet ebenso mit dieser Obergrenze von 5700 Kilo wie auch das Emissionshandelssystem. Ich denke, es ist relativ schwierig, zu erklären, wie man darauf kommt, jetzt einfach 8618 Kilo zu nehmen, vor allem, wenn Sie sich einmal vorstellen, dass in einem solchen Flugzeug bis zu 19 Passagiere sitzen.

Sie müssen der Bevölkerung einmal erklären, warum dieser Privatjet mit 18 oder 19 Passagieren von der Flugticketabgabe ausgenommen ist und in einem Flugzeug mit 200

AB 2020 S 654 / BO 2020 E 654

Passagieren jeder Einzelne für die genau gleiche Strecke eine Flugticketabgabe bezahlt. Das können Sie den Leuten nicht erklären.

Diese Flugzeuge mit 8618 Kilo haben bis zu 19 Passagierplätze. Die amerikanische Zertifizierungsbehörde macht die Abgrenzung. Das sind also die Flugzeuge mit bis zu 19 Passagieren. Darüber sind dann die grossen Transportflugzeuge. Diese haben aber mit den Passagieren nichts mehr zu tun. Es ist eine wirklich sachfremde Grösse, die in diesem Gesetz eigentlich nichts zu suchen hat. Das führt natürlich auch dazu, dass dann beträchtlich weniger Abflüge von dieser Abgabe betroffen sind. Wenn Sie bei 5700 Kilo bleiben, betrifft das rund 18 000 Abflüge pro Jahr. Wenn Sie gemäss Ihrer Kommissionsmehrheit auf 8618 Kilo gehen, dann haben Sie noch 3200 betroffene Flugbewegungen. Ich denke aber, es geht mehr um die Frage, wie Sie den Leuten eine Flugticketabgabe erklären können, wenn solche grösseren Privatjets überhaupt keine Abgabe bezahlen. Ich bitte Sie deshalb, den Nationalrat und damit auch die Minderheit Mazzone zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 23 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 17 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 38gter Abs. 1, 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 38gter al. 1, 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Art. 38gquater**

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1bis

... fest. Er berücksichtigt dabei die höchstzulässige Startmasse und die Reisedistanz.

Antrag der Minderheit

(Rieder, Bischof, Fässler Daniel, Knecht, Schmid Martin, Stark)

Abs. 1

Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt beträgt pro abgehenden Flug 500 Franken.

Abs. 1bis

Streichen

**Art. 38gquater***Proposition de la majorité**Al. 1, 2*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1bis

définies à l'alinéa 1, en prenant en considération la masse maximale autorisée au décollage et la distance parcourue.

Proposition de la minorité

(Rieder, Bischof, Fässler Daniel, Knecht, Schmid Martin, Stark)

Al. 1

La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance à 500 francs.

Al. 1bis

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Wir sind nun auf Seite 27 der deutschsprachigen Fahne. Hier geht es um die Minderheit Rieder, die die Abgabe pro abgehenden Privatflug auf 500 Franken festlegen möchte. Die Mehrheit unterstützt das Konzept des Nationalrates. Die Obergrenze dieser Abgabe wurde bei 5000 Franken festgelegt. Dies ermöglicht es, Privatflieger bis 42 Plätze analog zu belasten wie öffentliche Flüge; 42 mal das Maximum von 120 Franken ergibt 5040 Franken. Grössere Privatflieger erhalten somit einen leichten Rabatt. Sie sind jedoch heute irrelevant. Kleinere Flieger mit wenig Sitzplätzen oder solche, die nur kurze Distanzen fliegen, würden umgekehrt mit dem minimalen Abgabesatz von 500 Franken belegt.

Im Bericht, der der Kommission vorliegt, geht man davon aus, dass man sich bei der Festlegung des Preises gemäss Beschluss des Nationalrates am höchstzulässigen Startgewicht und auch an der Reisedistanz orientiert. Letzteres steht bisher nicht explizit im Gesetz, weil dies in der Verordnung geregelt wird. Die Kommission hat Handlungsbedarf gesehen und Absatz 1bis ergänzt. Diese Ergänzung gewährleistet, dass die Abgabe lenkenden Charakter haben muss, da sie sonst keine Verfassungsgrundlage hätte.

Die Minderheit Rieder unterlag mit 6 zu 7 Stimmen.

Rieder Beat (M-CEB, VS): Eigentlich unterlag die Minderheit Rieder nicht: Sie erhielt in der ersten Abstimmung die Mehrheit. Dann gab es einen Rückkommensantrag, und dann unterlagen wir ganz knapp mit 6 zu 7 Stimmen. Der entsprechende Ständerat hat mir dann versprochen, dass er vielleicht bei der Debatte im Rat für die Minderheit stimmen würde – aber lassen wir das.

Um was geht es? Wir beschliessen ja in diesem Gesetz verschiedene wirtschaftliche Massnahmen, die für die Gesamtwirtschaft unseres Landes belastend sind. Dann gibt es Massnahmen, die notwendig sind, damit wir unsere Ziele, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, auch erreichen können, und das erreichen wir auch. Dann gibt es auch Massnahmen, bei denen wir im Hinblick auf eine Abstimmung über dieses Gesetz übertreiben könnten. Ich glaube, gerade diese Massnahme des Nationalrates, die Gebühren zu erhöhen, und zwar den Rahmen massiv zu erhöhen, birgt doch eine gewisse Gefahr, dass wir hier übertreiben.

Ursprünglich haben wir im Ständerat der Fassung der Minderheit den Vorzug gegeben. Herr Kollege Minder hat diesen Antrag in den Rat gebracht, aber ohne dass wir die Stakeholder und die Kantone zu dieser Flugabgabe befragt hätten. Auch der Nationalrat hat das nicht gemacht. Gemacht hat es dann Ihre UREK-S. Wir haben die Kantone und die beteiligten Flugplätze und Flughäfen angefragt, was denn so eine Erhöhung der Abgabe über 500 Franken für sie bedeuten würde. Aufgrund dieses Berichtes wäre der Ständerat gut beraten, hier bei der Pauschalisierung der Abgabe auf 500 Franken zu bleiben. Sämtliche mittleren und kleineren Flugplätze werden durch eine höhere Belastung in ihrer Existenz gefährdet; das muss in diesem Saal gesagt werden.

Ein konkretes Zahlenbeispiel: Der Flughafen Sion – ich habe keine Aktien des Flughafens Sion, aber er liegt nun mal in meinem Kanton – ist hinter Genf und Zürich der Flughafen mit den drittmeisten Geschäftsflügen. 80 Prozent seines Umsatzes generiert er in diesem Bereich. Wenn Sie jetzt diese Erhöhung so machen, wie der Nationalrat sie vornimmt, dann gefährden Sie die entsprechenden Standbeine dieser Kleinst- und Kleinflughäfen. Diese befinden sich in allen vier Regionen der Schweiz.

Die Berichte, die wir gelesen haben, zeigen klar auf, dass es bei einer Abgabe von bis zu 500 Franken wahrscheinlich nicht zu einem grossen Umlenkverkehr käme. Die Berichte sagen aber auch, dass im Fall höherer Abgaben die Gefahr gross ist, dass wir die Schmerzgrenze der Kunden erreichen und es dann Ausweichverkehr geben wird. Wir wissen, dass die kleinsten Kleinflughäfen bereits jetzt grosse Probleme haben. Bern-Belp ist ein Paradebeispiel. Auch Sion hat aufgrund des Rückgangs des Verkehrs enorme finanzielle Probleme.



Wenn Sie bei dieser enormen Spannbreite der Erhöhung, die Sie dem Bundesrat geben, bleiben, dann gefährden Sie ganz klar die regionalen Flugplätze in der gesamten Schweiz, und zwar kurz-, mittel- und langfristig. Das ist im gegenwärtigen Umfeld das falsche Zeichen.

AB 2020 S 655 / BO 2020 E 655

Wieso ist es das falsche Zeichen? Das Parlament hat in diesem Jahr der Flugindustrie Milliardenkredite für die grossen nationalen Flughäfen zugesprochen. Ich gebe zu, dass das wichtig und gerechtfertigt ist. Aber wir können doch jetzt nicht gleichzeitig in einem CO₂-Gesetz Massnahmen erlassen, die bei den mittleren und kleinen Flughäfen zu enormen Ausfällen führen und die diese Flughäfen und ihre Arbeitsplätze gefährden. Insbesondere sind diese mittleren und kleinen Flugplätze – das betone ich – auch für die Armee, für den Einsatz unserer Tiger oder unserer neuen F-35 notwendig. Wenn wir diese Flugplätze nicht mehr haben, dann fallen weitere Kosten an.

Ich bitte Sie hier wirklich, einem gemässigten Vorschlag des Ständerates, den wir ohne Vernehmlassung und ohne Kenntnis der Akten und Fakten verabschiedet haben, zuzustimmen und nicht zu übertreiben.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich bitte Sie, hier der Kommissionsmehrheit zu folgen. Stellen Sie sich vor, zehn Personen fliegen im Privatjet ab und zahlen eine Flatrate von 500 Franken; die gleichen zehn Personen zahlen je 120 Franken, also 1200 Franken, wenn sie Businessclass fliegen – es ist einfach schwierig zu erklären, warum der Privatjet bei der Flugticketabgabe sozusagen ein Dumping-Angebot machen kann. Ich sehe die Vorbehalte oder die Befürchtungen bei den 5000 Franken. Es steht aber "höchstens 5000 Franken", und ich denke, der Bundesrat wird sich selbstverständlich Überlegungen machen, in welchen Situationen dieser Maximalbetrag ausgeschöpft werden kann.

Wir haben noch ein anderes Problem: Wenn Sie eine Flatrate von 500 Franken machen, ohne die Reisedistanz zu berücksichtigen, dann sagen Sie, es sei einerlei, ob der Privatjet von Zürich nach Paris, nach München oder nach New York fliegt. In Bezug auf den CO₂-Ausstoss sind das Welten, und Sie sagen einfach, das sei alles zu haben für 500 Franken Abgabe. Das können Sie der Bevölkerung nicht erklären.

Übrigens ist es natürlich schon so – das haben wir diskutiert –, dass die Privatjets für die Regionalflughäfen wichtig sind. Aber auch die Landesflughäfen haben natürlich mit der Privatfliegerei ein wichtiges Standbein. Sie können nicht sagen, das trifft jetzt einfach nur die Regionalflugplätze, sondern davon sind auch die Landesflughäfen betroffen.

Ich denke, für die Akzeptanz und auch für die Verständlichkeit dessen, was man mit der Flugticketabgabe erreichen will, müssen Sie einfach Grössenordnungen haben, die Sie der Bevölkerung auch verständlich machen können. Wenn Sie wissen, was es kostet, sich mit einem Privatflugzeug irgendwohin zu bewegen, dann sehen Sie: Wir bewegen uns hier in Grössenordnungen, in welchen diese 500 Franken einfach überhaupt keine Rolle mehr spielen, in keinem Verhältnis sind. Der Kommissionssprecher hat es gesagt: Diese Abgabe muss lenken, sonst hat sie keine Verfassungsgrundlage. Eine Flatrate von 500 Franken Abgabe für einen Flug nach New York ist wahrscheinlich nicht wirklich eine lenkende Abgabe.

In diesem Sinne bitte ich Sie auch hier, sich dem Nationalrat und Ihrer Kommissionsmehrheit anzuschliessen. Ich versichere Ihnen aber, dass wir die Begriffe "mindestens" und "höchstens" in der Verordnung regeln werden; Sie werden hierzu auch konsultiert werden, und dabei können Sie noch einmal anschauen, welche Verlagerungswirkung dies allenfalls erzeugen könnte. Das wollen wir alle nicht. Aber eine generelle Flatrate für die gesamte Privatfliegerei, unabhängig von der Distanz, ist, glaube ich, schwierig zu erklären.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen

(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 38gquinquies

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Artikel 38e bis 38g sind entsprechend auf die Abgabe Allgemeine Luftfahrt anwendbar. Der Bundesrat kann Erleichterungen vorsehen.



Abs. 2

Der Bundesrat kann vorsehen, dass abgabepflichtige Personen:

- a. die Abgabeanmeldung vor Eintritt der Entstehung und Fälligkeit der Abgabeforderung einreichen müssen;
- b. eine Vorauszahlung in Höhe der Abgabeforderung leisten müssen.

Art. 38gquinquies

Proposition de la commission

Al. 1

Les articles 38e à 38g s'appliquent par analogie à la taxe sur l'aviation générale. Le Conseil fédéral peut prévoir des allègements.

Al. 2

Le Conseil fédéral peut prévoir que les personnes assujetties:

- a. remettent une déclaration avant la naissance et l'exigibilité de la créance;
- b. effectuent à l'avance un versement à hauteur de la créance.

Angenommen – Adopté

5. Kapitel Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Chapitre 5 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 38h

Antrag der Mehrheit

Abs. 1, 3bis, 5, 9

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Ein Drittel des Ertrags der CO₂-Abgabe, höchstens aber 450 Millionen Franken pro Jahr, und weniger als die Hälfte des Ertrags aus der Flugticketabgabe und aus der Abgabe Allgemeine Luftfahrt werden für Massnahmen zur wesentlichen Verminderung von Treibhausgasemissionen eingesetzt.

Abs. 3

... nach den Artikeln 23 Absatz 2 und 24 Absatz 2 und der Ertrag aus den Ersatzleistungen nach den Artikeln 17, 26, 29 und 34 werden für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden an Personen und Sachen von erheblichem Wert, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, eingesetzt.

Abs. 6

Der Klimafonds darf sich nicht verschulden.

Abs. 7, 8

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Noser, Müller Damian, Schmid Martin, Zanetti Roberto)

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit II

(Knecht, Stark)

Abs. 3

... nach den Artikeln 23 Absatz 2 und 24 Absatz 2 und der Ertrag aus den Ersatzleistungen nach den Artikeln 26, 29 und 34 werden ebenfalls in den Klimafonds eingelegt.



AB 2020 S 656 / BO 2020 E 656

Art. 38h

Proposition de la majorité

Al. 1, 3bis, 5, 9

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Un tiers du produit de la taxe sur le CO₂, mais au plus 450 millions de francs par an, et moins de la moitié du produit de la taxe sur les billets d'avion et du produit de la taxe sur l'aviation générale sont affectés à des mesures visant à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre.

Al. 3

... prévue aux articles 23 alinéa 2 et 24 alinéa 2, et le produit des prestations de remplacement visées aux articles 17, 26, 29 et 34 sont affectés à prévenir les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Al. 6

Un endettement du Fonds pour le climat n'est pas autorisé.

Al. 7, 8

Biffer

Proposition de la minorité I

(Noser, Müller Damian, Schmid Martin, Zanetti Roberto)

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité II

(Knecht, Stark)

Al. 3

... prévue aux articles 23 alinéa 2 et 24 alinéa 2, et le produit des prestations de remplacement visées aux articles 26, 29 et 34 sont également versés au Fonds pour le climat.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Bei Artikel 38h Absatz 3 gibt es die Lösungen Ständerat und Mehrheit UREK-S sowie zwei Minderheiten. Um was geht es?

Die Einnahmen aus Versteigerungen von Emissionsrechten und aus den Sanktionen durch die verschiedenen Instrumente – bezüglich Emissionsvorschriften, Emissionshandel/Kompensationspflicht, Treibstoffimporteuren, Unternehmen mit Verminderungsverpflichtungen – sollen nach dem Willen des Ständerates vollumfänglich in den Klimafonds eingelegt werden. Damit sollen Anpassungsmassnahmen in Artikel 40a finanziert werden. Für Anpassungsmassnahmen dürfen gemäss aktueller Einschätzung des Bundesamtes für Justiz aus verfassungsrechtlichen Gründen keine Gelder aus Lenkungsabgaben verwendet werden. Die grösste Summe ist dabei aus den Emissionsvorschriften für Fahrzeuge zu erwarten. Hier könnten, je nach Entwicklung der Schweizer Fahrzeugflotte, Sanktionen von mehreren hundert Millionen Franken anfallen. Der bisher höchste Sanktionsbetrag betrug 78 Millionen Franken im Jahr 2019. Die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten werden auf 10 bis 15 Millionen Franken pro Jahr geschätzt.

Es stehen drei Varianten zur Auswahl:

1. Ständerat und Mehrheit UREK-S: Die Sanktionseinnahmen gehen vollumfänglich in den Klimafonds.
2. Nationalrat und Minderheit I (Noser): Die Sanktionseinnahmen fliessen je hälftig in den Klimafonds und den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).
3. Minderheit II (Knecht): Die Sanktionsmassnahmen gehen weiterhin vollumfänglich in den NAF.

Zur Minderheit II: Ohne die Gelder aus den Emissionsvorschriften werden im Klimafonds keine grösseren Investitionen in Anpassungsmassnahmen möglich sein. Gerade aber mit der Finanzierung von Anpassungsmassnahmen im ländlichen Raum und in den Berggebieten kann das neue CO₂-Gesetz allen Regionen gerecht werden, was wir bereits vor einem Jahr intensiv behandelt und festgehalten haben.

Ausserdem ist es klimapolitisch nicht sehr sinnvoll, mit einem klimapolitischen Instrument den Ausbau der Strasse zu finanzieren. Das war damals auch die Meinung, zumal auch die Einlage aus den Sanktionen in den NAF, dessen Finanzierung noch bis mindestens 2026 sichergestellt ist, und die 4 Rappen, um welche der



Mineralölsteuerzuschlag erhöht werden müsste, wenn das Fondsvermögen unter 500 Millionen fallen würde, bis dahin nicht nötig sind.

Zur Minderheit I (Noser): Diese Kompensationslösung kam im Nationalrat zustande und ist auch im Hinblick auf das mögliche Referendum tragfähig. Der Antrag Noser unterlag in der UREK-S mit 6 zu 7 Stimmen. Der Antrag Knecht unterlag in der UREK-S mit 3 zu 10 Stimmen.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Sprecher der Minderheit I (Noser) ist Herr Schmid.

Schmid Martin (RL, GR): Der Kommissionssprecher hat die Ausgangslage dargestellt. Wir haben zwischen drei Varianten zu wählen. Die eine Variante will zukünftig dem NAF sämtliche Sanktionsgelder entziehen. Umgekehrt will Herr Kollege Knecht mit dem Minderheitsantrag II diese weiterhin vollumfänglich nur dem NAF zuweisen. Ich würde Ihnen mit dem Nationalrat und der Minderheit I (Noser) beliebt machen, die Sanktionsgelder hälftig aufzuteilen. Die Wahrheit liegt höchstwahrscheinlich eben genau dort, wo sie der Nationalrat festgelegt hat.

Im Zusammenhang mit der Abstimmung zum NAF hat man natürlich zu Recht darauf hingewiesen, dass diese Sanktionsgelder weiterhin in den NAF kommen werden und dort zur Verfügung stehen. Das dürfen wir demokratiepolitisch keinesfalls einfach auf die Seite wischen, das ist eine Tatsache. Wir haben damals auch noch nicht vorhergesehen, dass sich die Situation ändert. Umgekehrt haben wir durch die Festlegung ambitionierter Absenksziele im Fahrzeugbereich zukünftig höchstwahrscheinlich auch mehr Sanktionsgelder, die anfallen. Wenn die Ziele erreicht werden können – das wäre natürlich wünschenswert –, kommen die Sanktionsgelder nicht. Aber es ist nicht so wahrscheinlich, dass diese Sanktionsmittel nicht anfallen. Deshalb, glaube ich, ist es eben richtig, dass man das demokratiepolitische Versprechen hält, aber umgekehrt auch, dass man die Sanktionsgelder aufteilt und je zur Hälfte den verschiedenen Fonds zuweist, wenn man jetzt mehr davon hat. Aus meiner Sicht ist das, wie der Kommissionssprecher gesagt hat, auch klimapolitisch durchaus legitimierbar, denn das Volk hat gerade so abgestimmt, dass diese Sanktionsgelder in den NAF kommen. Wenn wir jetzt also mit mindestens der Hälfte der Sanktionsgelder eine klimapolitische Zielsetzung verfolgen wollen, so ist das aus meiner Sicht begründbar.

Ich möchte Ihnen deshalb beliebt machen, hier mit der Minderheit I (Noser) und dem Nationalrat zu stimmen, damit wir diese Differenz beseitigen und bereinigen können. Dann wird zukünftig die Hälfte der Gelder weiterhin im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds bleiben, und die andere Hälfte der Sanktionen wird zukünftig in den Klimafonds gehen. Dieses Ergebnis überzeugt mich.

Knecht Hansjörg (V, AG): Bei dieser demokratiepolitischen Sicht, wie sie Kollege Engler ausgeführt hat, möchte ich noch ein wenig nachhaken. (*Zwischenruf des Präsidenten: Ständerat Schmid!*) Entschuldigung, ich meinte natürlich Kollege Schmid!

Im Jahre 2017 – ich erinnere einfach nochmals daran – wurde der NAF von einer Mehrheit der Stimmbevölkerung und auch von einer Mehrheit der Stände angenommen. Nun sollen die Einnahmen aus diesem Artikel 17 des Gesetzentwurfes dem neuen Klimafonds zugewiesen werden, zumindest die Hälfte, je nachdem. Aus meiner Sicht, das möchte ich nochmals unterstreichen, verstösst das gegen die verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen des NAF. Es wurde gesagt, dass der Erlös aus den Sanktionen bzw. aus den Ersatzabgaben zweckgebunden für die Strasse und die Agglomerationen verwendet werde.

Aufgrund der aktuellen Krise, in der wir stecken, geht der Bund davon aus, dass der NAF mit Mindereinnahmen in der Höhe von rund 400 Millionen Franken zu rechnen hat. Das Rückgrat der Mobilitätsfinanzierung darf aus meiner Sicht durch das CO2-Gesetz nicht noch weiter geschwächt werden, zumal die Bevölkerung aus ländlichen Gebieten und

AB 2020 S 657 / BO 2020 E 657

Agglomerationsgemeinden zusätzlich belastet würde. Denn die Mineralölsteuererhöhung, die droht, wenn die Einnahmen des NAF unter diese 500 Millionen Franken fallen sollten, müsste diese Bevölkerung ausbaden.

Der NAF trägt übrigens zum Klimaschutz bei. Er hat gemäss NAF-Gesetz eine effiziente und umweltverträgliche Mobilität als Ziel. Laut Artikel 3 Absatz 2 des NAF-Gesetzes basiert der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die unter anderem alle Verkehrsträger mit einbezieht und den Schutz der Umwelt beachtet. Auch wird der NAF inskünftig Mittel benötigen, um durch den Klimawandel verursachte Schäden in der Infrastruktur zu beheben.

Eine Reduktion der NAF-Einnahmen hätte erhebliche Nachteile. Sie würde einen automatischen Rückgang der Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme bedeuten, da der Betrag in der Bundesverfassung auf 9 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen festgelegt ist. Agglomerationsprojekte in den Kantonen müssten



somit nach hinten verschoben werden. Dies hätte insbesondere eine Verlangsamung der Investitionen in den kleinen und mittleren Agglomerationen zur Folge, da dort Bundesbeträge gebraucht werden. Für die Kantone ist es sehr wichtig, dass die vom NAF abhängigen Agglomerationsprogramme nicht geschwächt werden; dies hat unter anderem auch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz bestätigt. Ein Aufschub von Investitionsprojekten schadet auch der dringend benötigten Erholung der Wirtschaft. Ich bitte Sie daher, meinen Minderheitsantrag II anzunehmen.

Rieder Beat (M-CEB, VS): Jemand muss ja die Mehrheit vertreten. Ich mache das sehr gerne, weil ich auch ein wenig der Urheber dieser Klimafondsdebatte bin.

Vielleicht mal zwei, drei Sachen als Richtigstellung: Wir haben in diesem Klimafonds wahrscheinlich Mittel von über einer Milliarde Franken. Diese werden in alle möglichen Himmelsrichtungen verteilt. Nur in einem einzigen Bereich, nämlich bei der Vermeidung und Verminderung von durch den Klimawandel verursachten Schäden, haben wir keine grossen Spielräume. Da können wir nur jene Bereiche herausnehmen, die in diesem Artikel aufgeführt werden. Dort könnten wir diese Mittel einsetzen, um jenen, die durch den Klimawandel geschädigt werden, unter die Arme zu greifen. Im gesamten übrigen Bereich des Klimafonds haben wir diese Möglichkeiten nicht.

Mir ist bewusst, dass man an und für sich diese Gelder ursprünglich dem NAF zugesprochen hatte. Ich habe jetzt aber auch einmal die Botschaft und den Abstimmungstext, der damals vorlag, angeschaut. Der NAF ist ein Drei-Milliarden-Projekt. Bis jetzt ist dieser Fonds nicht unterfinanziert. Gemäss der Botschaft sollten damals aus diesen Sanktionen etwa 16 Millionen Franken pro Jahr in den NAF fliessen – nicht mehr und nicht weniger. Auf dieser Basis wurde damals über den NAF abgestimmt.

Die Ersatzleistungen und Sanktionen sollen nun aber in ein Gefäss kommen, mit welchem der Klimafonds stabilisiert und die Akzeptanz des CO₂-Gesetzes erhöht wird. Die Akzeptanz wird erhöht, weil wir eben auch Bevölkerungskreise haben, die, wenn es zum Klimawandel kommt, nicht in den idealsten Gebieten leben, sondern in jenen Gebieten, in denen die Milliarden Schäden anfallen. Zuletzt bleiben pro Projekt und Unwetter immer etwa 10 Prozent ortsgebunden an diesen Gemeinden hängen.

Genau diesen Gemeinden sollte man diese Mittel zukommen lassen. Wenn Sie das nicht machen, dann müssen Sie mir einfach in diesem CO₂-Gesetz jene Artikel aufzeigen, in denen die Gebirgsbevölkerung und die peripheren Regionen weniger belastet werden als die städtischen Bevölkerungsteile. Wenn Sie das nicht können, dann schaffen Sie hier eine bedeutende Schwäche der CO₂-Gesetzgebung. Ich drohe nicht mit irgendwelchen referendumpolitischen Argumenten. Dafür fehlt dem Berggebiet die Kraft. Ich sage einfach nur: Das wäre nicht solidarisch. Wir können nicht die Lasten in diesem Land so asymmetrisch verteilen. Daher wäre es mir recht, wenn wir eine Lösung finden würden, die den NAF stabilisiert und ihn gleich hält wie damals bei der Volksabstimmung versprochen, die aber sicher nicht zulasten dieses Bereichs des Klimafonds geht.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen. Das ist für mich eine entscheidende Abstimmung, die auch aufzeigt, ob wir in diesem Land bereit sind, jene Regionen zu unterstützen, die am meisten vom Klimawandel betroffen sind, oder ob wir nur immer wieder wirtschaftliche Belastungen beschliessen, die dann akkumuliert Finanzen so leiten, dass sie nicht in den Gebieten ankommen, die effektiv belastet sind.

Burkart Thierry (RL, AG): Erlauben Sie mir, zu diesem Punkt spontan eine – ich versuche es – kurze Wortmeldung anzubringen.

Der NAF wurde konstruiert als Pendant zum Bahninfrastrukturfonds, den man mit Fabi eingeführt hat. Ich war damals als Mitglied der nationalrätlichen KVF stark involviert in die Bildung dieses NAF. Wofür ist der NAF grundsätzlich? Genau gleich wie der BIF ist er für Betrieb, Unterhalt und Investitionen in das entsprechende Verkehrsnetz da – zum einen in Bezug auf das Nationalstrassenverkehrsnetz, immerhin eine der wichtigsten Säulen oder sogar die Blutader der Mobilität in unserem Land. Nur ein kleines Beispiel: Die Nationalstrasse wickelt auf lediglich 2,5 Prozent der ganzen Strassenfläche 43 Prozent der gesamten Strassenmobilität ab, sie ist also ein effizienter Verkehrsträger. Aber der NAF ist ja nicht nur für Betrieb, Unterhalt und Investitionen in das Nationalstrassennetz da, sondern eben auch für die Finanzierung in den Agglomerationen. Dort wird der öffentliche Verkehr finanziert, dort werden Veloverkehrswege finanziert, dort werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen finanziert – und diese Gelder fehlen, wenn der NAF nicht entsprechend alimentiert wird.

Wenn wir der Mehrheit oder auch der Minderheit I zustimmen, entziehen wir dem NAF Gelder, die vorgesehen waren für die Finanzierung dieser Aufgaben, die ich vorhin aufgezählt habe. Weshalb entziehen wir sie ihm? Kollege Rieder hat recht, im Abstimmungsbüchlein war die Rede von 16 Millionen Franken pro Jahr, aber das war damals eine Bestandsaufnahme; das war der Betrag, der dem NAF in etwa über die Strafzahlungen der Importeure im Zusammenhang mit den CO₂-Grenzwertüberschreitungen zufliesst. In den Kommissionen war



auch damals schon die Rede von den entsprechenden Prognosen. Man wusste damals schon, dass man die 130-Gramm-Vorschrift ändern würde, um auf 95 Gramm hinunterzugehen. Denn es lag ja auch schon ein entsprechendes Projekt vor, einerseits in der EU und andererseits aber auch hier in der Verwaltung. Es war klar, dass diese Grenzwertsenkung kommen würde. Man hat also entsprechend mit diesen Zahlen Prognosen erstellt; man hat gewusst, dass die Zahlen dann 100 Millionen mehr ausmachen würden, und das in der Finanzierungsplanung des NAF entsprechend auch eingeplant.

Nun müssen wir feststellen, dass hier Mittel entzogen werden sollen. Wir müssen feststellen, dass aufgrund des sinkenden Benzinverbrauchs – weil die Motoren entsprechend leistungsfähiger sind – auch die Einnahmen zurückgehen. Hier haben wir langfristig ein Finanzierungsproblem. Und wir haben – das wurde auch gesagt – rückgängige Einnahmen aufgrund von Covid-19. Wir wissen also, dass wir beim NAF mittelfristig ein Finanzierungsproblem haben. Deshalb gibt es ja auch entsprechende Projekte in der Verwaltung, die sich mit Fragen der Art befassen, wie man den NAF zukünftig finanzieren soll und ob man entsprechende Änderungen vornehmen muss. Das ist die Tatsache.

Wir haben damals beim NAF auch ein Regulativ eingebaut, indem wir gesagt haben: Wenn die Wertschwankungsreserve unter 500 Millionen Franken geht, gibt es eine Benzin- und Dieselpreiserhöhung von 4 Rappen. Das kann man halt einfach so provozieren und sagen: Wir nehmen diese 4 Rappen auch noch in Kauf. Dann bitte ich Sie aber auch, in der Abstimmungskampagne entsprechend ehrlich zu sein und aufzuzeigen, dass zu den 10 und 12 Rappen, wie sie hier im Gesetz vorgesehen sind, dann eben auch die 4 Rappen vom NAF unweigerlich dazukommen – das ist dann ehrliche Politik.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II zu unterstützen, damit die Finanzierung der Nationalstrassen und des

AB 2020 S 658 / BO 2020 E 658

Agglomerationsverkehrs mittelfristig sicherzustellen und hier jetzt nicht einen Beschluss des Schweizervolkes und sämtlicher Stände vom Februar 2017 zu unterlaufen.

Gapany Johanna (RL, FR): Le principe proposé par la majorité de la commission de réduire les moyens du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Forta), qui aujourd'hui fait ses preuves, me dérange, et j'aimerais y revenir.

Lors de la votation populaire sur Forta, en février 2017, le peuple et les cantons ont largement adopté la création d'un fonds consacré non seulement aux routes nationales, mais aussi au trafic d'agglomération. Tous les cantons, et plus de 60 pour cent de la population, ont montré la voie à suivre.

La proposition de la majorité de la commission pose problème, car elle va à l'encontre de deux promesses qui avaient été faites à la population. D'une part, elle crée une nouvelle subvention transversale, au détriment de la route et des agglomérations. D'autre part, elle réduit le financement des infrastructures. Dit ainsi, c'est bien vague, mais évoquer des montants donne un ordre de grandeur. La loi, qui est entrée en vigueur en 2018, prévoit que le fonds Forta perçoive les sanctions provenant de l'immatriculation des nouveaux véhicules. Il n'est pas question ici des montants perçus à titre de sanction sur les avions, que la loi sur le CO2 concerne aussi. Les montants perçus sont très variables. Entre 2016 et 2017, ils ont été quasiment nuls. Ils se sont élevés à 30 millions de francs en 2018, à 80 millions de francs en 2019, et pour 2020 les estimations se montent à 100 millions de francs. Ces sommes permettent aujourd'hui aux cantons et aux communes d'investir dans des infrastructures modernes, et, surtout, de développer une mobilité durable – l'ancienne conseillère communale que je suis ne vous dira pas le contraire. Ce n'est pas un hasard non plus si bon nombre de cantons souhaitent maintenir les recettes dans Forta. Affaiblir Forta entraînerait des conséquences directes pour les investissements dans les agglomérations. Vous le savez, la Confédération cofinance aujourd'hui un tiers des investissements dans des projets cantonaux. L'article constitutionnel consacré à Forta prévoit que si les recettes du fonds diminuent, le montant à disposition pour investir dans une mobilité durable dans les agglomérations diminuera aussi. Cela n'a rien de réjouissant. Dans les communes, sans ce type d'investissement, on renonce clairement à des infrastructures qui sont pourtant bénéfiques à la réduction des émissions de CO2, soit l'objectif que l'on vise aujourd'hui.

Quand tout s'est décidé, je n'étais pas encore au Parlement. J'ai suivi de très loin les débats sur l'étape 2019 de l'aménagement des routes nationales; j'ai suivi d'un peu plus près les discussions sur les projets d'agglomération de troisième génération, puisque ma ville était directement touchée. Mais, en définitive, ce n'était pas la seule à être touchée, puisque toutes les régions, tous les cantons, toutes les agglomérations du pays bénéficient aujourd'hui des moyens qui sont investis dans le Forta.

On le sait, le soutien fédéral a souvent été déterminant, il booste, aussi, l'investissement au niveau local. Et



puis il est particulièrement décisif pour les petites villes, les régions périphériques dans lesquelles, parfois, il y a moins de moyens financiers. Lors du débat, en 2019, alors que le Parlement parlait des projets d'agglomération et de l'étape d'aménagement des routes nationales, il n'a pas voulu réduire les dépenses du Forta; au contraire, la nécessité des projets a été exprimée à plusieurs reprises – à raison – et le montant des crédits a même été finalement augmenté. Dès lors, on a visiblement un problème puisqu'on ne peut pas, d'un côté, soutenir et même augmenter les projets financés par le Forta et, une année plus tard, retirer 80 à 100 millions de francs de ce même fonds, contre la volonté de la population ou du moins sans lui demander son avis, et sans rien proposer de concret à titre de compensation.

Aujourd'hui, comprenez-moi bien, je ne m'oppose absolument pas à un nouveau fonds. Ce que je constate, c'est qu'on a un fonds qui fonctionne, qui permet à des projets d'aboutir, qui est connu dans les cantons, dans les communes, et dont les règles sont claires, aussi pour les politiciens de milice. Une fois les bases connues, a-t-on intérêt à changer le système tous les deux ans? Je ne suis pas convaincue de l'idée, d'autant moins lorsque l'objectif va clairement dans le sens de ce que veut le Parlement, c'est-à-dire une réduction des émissions de CO₂. A mon sens, plutôt qu'affaiblir ce fonds, on devrait plutôt l'utiliser pour le renforcer et comme complément à la loi actuelle.

Donc, premièrement, la proposition de la majorité contredit la promesse faite à la population qui a adopté le Forta. Deuxièmement, la proposition de la majorité va affaiblir le Forta et le financement de la mobilité durable dans les agglomérations, alors même que les besoins pour la mobilité dans les agglomérations dépassent déjà les moyens à disposition. Dès lors, en toute logique, si on veut effectivement poursuivre nos efforts en faveur d'une mobilité propre, d'une mobilité durable aussi dans les régions périphériques, on devrait augmenter les moyens à disposition dans le Forta et non pas les réduire.

Vu ce qui précède, puiser de l'argent dans le Forta sans prévoir une alternative concrète n'est selon moi ni raisonnable, ni justifié. Pour expliquer un transfert d'un fonds vers un autre, il aurait fallu proposer une compensation pour les pertes engendrées dans le Forta et, en fin de compte, pouvoir garantir tous les investissements nécessaires, tous les investissements qu'on a souhaités pour nous mener vers une mobilité plus propre.

Pour ces raisons, je vous invite à vous reposer une fois la question, avant de voter sur cet alinéa. C'est une question importante qui aura, je pense, des conséquences directes sur l'avancée des projets au niveau communal et au niveau cantonal.

Pour ma part, je m'en tiens au projet du Conseil fédéral, et je vais suivre la minorité II (Knecht).

Rieder Beat (M-CEB, VS): Nur zwei kleine Repliken: Erstens hat der NAF bereits heute Schwierigkeiten, seine Mittel einzusetzen. Wir haben sehr viele Projekte. Effektiv hapert es aber mit dem Einsatz der Mittel. Der NAF ist heute nicht unterfinanziert, es fehlt ihm kein Geld. Das muss hier einmal klar- und richtiggestellt werden.

Das Zweite: Ja, es ist so, Sie werden entscheiden müssen, ob Sie einen Beitrag an Schadensminderung bzw. Schadensvermeidung im CO₂-Klimawandelbereich machen oder ob Sie Velowege finanzieren wollen. Das müssen Sie entscheiden, richtig.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Der Klimafonds soll neben Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen auch Anpassungsmassnahmen, also Massnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Schäden, die durch den Klimawandel verursacht werden, finanzieren. Ich glaube, so weit besteht Einigkeit; ich habe nichts anderes gehört. Jetzt ist es einfach von der Ausgangslage her so, dass für solche sogenannten Anpassungsmassnahmen, also eben Schadensverminderung oder Schadensvermeidung, aus verfassungsrechtlichen Gründen keine Lenkungsabgaben verwendet werden dürfen. Deshalb – das war die ursprüngliche Idee – sollen dafür die Sanktionseinnahmen und die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten verwendet werden. Das war die Idee, die in Ihrem Rat und Ihrer Kommission entstanden ist. Eine wichtige Einnahmequelle sind dann natürlich die Sanktionen, die ausgesprochen werden, wenn die Automobilimporteure die bestehenden Flottenziele, die ja auch von der Bevölkerung beschlossen worden sind, verfehlen. Bisher sind diese Sanktionen in den NAF geflossen.

Jetzt, Sie haben es gehört, liegen drei Varianten vor. Die Mehrheit Ihrer Kommission möchte an Ihrem früheren Beschluss festhalten und diese Sanktionseinnahmen vollumfänglich dem Klimafonds zuführen. Dann gibt es die Minderheit I (Noser), jetzt vertreten durch Herrn Ständerat Schmid. Übrigens war das ein Einzelantrag Paganini, der im Nationalrat eingebracht worden ist und dort als Kompromiss dann auch eine Mehrheit gefunden hat. Diese Minderheit I möchte eine hälftige Aufteilung dieser Sanktionseinnahmen in den Klimafonds und in den NAF. Die Minderheit II (Knecht) möchte schliesslich am Status quo festhalten, das heisst, die



gesamten Sanktionseinnahmen sollen weiterhin vollumfänglich in den NAF gehen.

Mit der Variante der Mehrheit, das ist klar, würde für die Vermeidung und Verminderung von Klimaschäden am meisten Geld zur Verfügung stehen. Was ich ebenfalls dazu sagen kann, ist, dass der NAF heute nicht absturzgefährdet ist. Es wurde gesagt: Der NAF ist heute wie vorgesehen gefüllt. Auch ohne Einlagen aus den Sanktionen wäre die Finanzierung des NAF bis mindestens 2026 sichergestellt; es bräuhete also keine 4 Rappen, um welche der Mineralölsteuerezuschlag erhöht werden müsste, wenn das Fondsvermögen unter 500 Millionen Franken fiele. Das wäre bis dann also nicht nötig.

Der Antrag der Minderheit I (Noser), vertreten durch Herrn Ständerat Schmid, ist aus Sicht des Bundesrates ein Kompromiss, und zwar ein tragfähiger Kompromiss. Schliesslich wollen wir mit dem NAF ja auch Programme in den Agglomerationen unterstützen. Auch mit der Hälfte der Einnahmen stünde dem Klimafonds in den nächsten Jahren eine beträchtliche Summe für sogenannte Anpassungsmassnahmen zur Verfügung. Bei dieser Kompromisslösung, wie sie heute von Herrn Schmid vertreten wird, wäre dann der Mineralölsteuerezuschlag von 4 Rappen für den NAF während der nächsten zehn Jahre nicht nötig; Sie machen das Gesetz ja für die nächsten zehn Jahre. Dann müsste man über diese 4 Rappen nicht mehr sprechen. Sie können dann gerne für die übernächsten zehn Jahre wieder ein neues Gesetz machen, das werden Sie auch machen müssen oder dürfen. Doch damit wären die 4 Rappen Erhöhung für den NAF für das nächste Jahrzehnt vom Tisch. Das ist die Kompromisslösung, die heute von Herrn Ständerat Schmid vertreten wird.

Dazu möchte ich noch Folgendes sagen: Der Klimafonds ist ja nicht die einzige Finanzierungsquelle für diese sogenannten Anpassungsmassnahmen. Sie haben dazu – ich sage das jetzt ein bisschen zuhanden der Bergbevölkerung, die heute sehr stark von Herrn Ständerat Rieder vertreten worden ist – zusätzlich erstens den Aktionsplan 2020–2025, der im August vom Bundesrat gutgeheissen wurde. Damit stellen die einzelnen Bundesämter aus dem bestehenden Budget bis zu 12 Millionen Franken pro Jahr für diese Anpassungsmassnahmen bereit. Darüber hinaus unterstützt der Bund zweitens im Rahmen von Pilotprogrammen rund 50 innovative Projekte, z. B. zum Umgang mit Sommertrockenheit und Hitzebelastung. Es gibt übrigens auch Auswirkungen und Klimaschäden in den Städten, es ist nicht nur ein ländliches Phänomen. Sie haben die Hitzebelastung in den Städten, und Sie haben die ganze Hochwasserthematik im Zusammenhang mit den Klimaschäden. Dritter Punkt: Für forstwirtschaftliche Anpassungsmassnahmen stellt der Bund seit der Revision des Waldgesetzes zusätzlich 33 Millionen Franken pro Jahr bereit. Es ist also nicht einfach nur der Topf des Klimafonds, der für diese Anpassungsmassnahmen vorhanden wäre, sondern es gibt noch eine Reihe von weiteren Massnahmen.

Zur Minderheit II (Knecht): Ich möchte den Antrag dieser Minderheit ebenfalls zur Ablehnung empfehlen. Hier hätte man dann wirklich für die Anpassungsmassnahmen, die natürlich auch für die Berggebiete von Bedeutung sind, nichts im Klimafonds vorgesehen. Ich denke, das wäre schade und schwer verständlich.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diesem Kompromiss gemäss Minderheit I, wie er von Nationalrat Paganini im Nationalrat eingebracht worden und von diesem auch angenommen worden ist, zu folgen. Erstens würden Sie eine weitere Differenz bereinigen. Zweitens haben Sie dann wirklich für die Anpassungsmassnahmen, aber auch für den NAF etwas gemacht. Drittens: Ich glaube nicht, dass diese Diskussion als Stadt-Land-Diskussion geeignet ist. Das haben wir gehört. Auch ländliche Gebiete profitieren vom NAF. Der NAF ist nicht ein Stadtprojekt, auch wenn damit vielleicht noch Velobahnen finanziert werden. Vom NAF profitiert ganz klar auch der ländliche Raum, auch von den Agglomerationsprogrammen. Umgekehrt sind die Anpassungsmassnahmen nicht ein reines Berggebietprojekt, sondern – ich habe es gesagt – auch in den Städten gibt es Schäden durch den Klimawandel, die ebenfalls angegangen werden müssen. In diesem Sinne denke ich, Sie haben mit diesem Kompromiss, wie er jetzt heute von Ständerat Schmid unterstützt wird, eigentlich auf beiden Seiten etwas gemacht, das sinnvoll ist, das gut ist.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag der Minderheit I (Noser) zu unterstützen.

Abs. 3 – AI. 3

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Minderheit I ... 21 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 21 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Mit Stichentscheid des Präsidenten

wird der Antrag der Minderheit I angenommen



*Avec la voix prépondérante du président
la proposition de la minorité I est adoptée*

Zweite Abstimmung – Deuxième vote
Für den Antrag der Minderheit I ... 30 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II ... 11 Stimmen
(1 Enthaltung)

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Offenbar gefällt es Ihnen in den Plexiglas-Kabinen sehr gut, denn die Debatte ist sehr lebhaft, so lebhaft, dass wir zeitlich in Verzug sind.

Art. 38i

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Bundesversammlung legt mit einfachem Bundesbeschluss jeweils die vierjährigen Höchstbeträge für die Verwendung der zweckgebundenen Mittel nach Artikel 38h Absätze 2 und 3 fest.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 38i

Proposition de la commission

Al. 1

L'Assemblée fédérale fixe par arrêté fédéral simple pour une période de quatre ans le plafond d'utilisation des revenus affectés définis à l'article 38h alinéas 2 et 3.

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 2 Bst. cbis, d

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2 Bst. g

Festhalten

Abs. 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3 Bst. a

a. ... Programme in mindestens zwei der folgenden drei Bereiche verfügen und eine harmonisierte Umsetzung gewährleisten:

1. energetische Gebäudehüllen- oder Gesamtsanierungen;
2. Gebäudetechniksicherungen, insbesondere Ersatz bestehender fossiler Heizungen und elektrischer Widerstandsheizungen;
3. Ersatzneubauten;

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 2 let. cbis, d

Adhérer à la décision du Conseil national



Al. 2 let. g

Maintenir

Al. 2bis

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3 let. a

a. ... programmes dans au moins deux des trois domaines ci-après et qui garantissent une mise en oeuvre harmonisée:

1. assainissement énergétique des enveloppes des bâtiments ou assainissement globaux,
2. assainissement des installations techniques, en particulier le remplacement des chauffages utilisant des énergies fossiles et des chauffages électriques à résistance,
3. nouvelles constructions de remplacement;

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ein inhaltlicher Hinweis zu Artikel 39 Absatz 3 Buchstabe a: Diese Bestimmung beschreibt, in welchen Bereichen ein Kanton mindestens ein Programm durchführen muss, damit er überhaupt in den Genuss von Globalbeiträgen kommen kann. Die konkrete Ausgestaltung des Förderprogramms – die Höhe der Förderbeiträge, die verfügbaren Budgets, die Bedingungen usw. – bleibt natürlich in der Kompetenz der einzelnen Kantone. Der Kanton bleibt auch weiterhin frei, Massnahmen gemäss dem harmonisierten Fördermodell der Kantone 2015 zu fördern.

Diese Voraussetzung wurde in der Bundesratsvariante so formuliert, indem nur die zentralen Bereiche Gebäudehüllen- und Gebäudetechniksaniierungen sowie Ersatz bestehender elektrischer Widerstandsheizungen oder Ölheizungen vorgesehen wurden. Diese Bedingungen sollten kumulativ gelten. Diese Variante gilt bereits heute zwischen Bund und Kantonen.

Der Ständerat hat die Formulierung angepasst und die Gebäudetechniksaniierungen gestrichen, da hier neu auch der Bund über Artikel 39 Absatz 2 Litera c aktiv werden muss. Dafür hat der Ständerat Gesamtsaniierungen und Ersatzneubauten aufgenommen. Durch die Änderung bei der Aufzählung erhalten die Kantone jedoch bei den drei Massnahmen einen Auswahlkatalog – zum Beispiel nur noch Förderung von Gebäudehüllen –, was nicht zielführend ist und den Willen, den Pfad der Ersatzneubauten zu stärken, unterlaufen würde.

Der Nationalrat hat die Gebäudetechniksaniierungen wieder aufgenommen und die Oder-Formulierung belassen. Das heisst, auch hier entsteht ein Auswahlkatalog, was, wie die Diskussion zeigt, eher nicht im Sinne des Parlamentes war. Eine Und-Aufzählung würde dazu führen, dass die Kantone alle Bereiche fördern müssten, was sie zu stark einschränken könnte. Die Kantone sollen bei ihren Förderprogrammen kompetent bleiben und sie an die kantonalen Gegebenheiten anpassen respektive den Budgetbedarf berücksichtigen können.

Die UREK-S schlägt deshalb eine Formulierung vor, welche klare Vorgaben macht und den Kantonen dennoch einen Spielraum lässt, indem sie nur zwei der drei Massnahmenbereiche umsetzen müssen. Es obliegt den Kantonen zu entscheiden, welche Bereiche sie als sinnvoll erachten, auch in Abstimmung mit den neuen Bundesprogrammen gemäss Artikel 39 Absatz 2. Damit ist die Kompetenz der Kantone gewährleistet, und der Bundesgesetzgeber hat dennoch klare Signale gegeben, wo die Mittel einzusetzen sind.

Zusammenfassend bringt die neuste Formulierung der UREK-S von allen vorliegenden Varianten für das Anliegen Ersatzneubauten am meisten.

Abschliessend halte ich fest, dass diese Aufzählung von 1 bis 3 nicht mit einer Priorisierung zusammenhängt: Es gibt einfach diese drei Möglichkeiten – dies als Hinweis zuhanden der Materialien.

Angenommen – Adopté

Art. 40a

Antrag der Mehrheit

Abs. 1bis, 2ter

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1ter

Streichen

*Antrag der Minderheit*

(Knecht, Fässler Daniel, Müller Damian, Schmid Martin)

Abs. 2ter

Streichen

Art. 40a*Proposition de la majorité**Al. 1bis, 2ter*

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1ter

Biffer

Proposition de la minorité

(Knecht, Fässler Daniel, Müller Damian, Schmid Martin)

Al. 2ter

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Ein inhaltlicher Hinweis zu Artikel 40a Absatz 1ter: Die Kommission war einstimmig der Meinung, dass wir diese Regelung wegen der Technologieneutralität streichen sollten. Das darf nicht auf Gesetzesstufe geregelt werden. Der Bundesrat kann aber auf Verordnungsstufe eine solche Regelung vorsehen, weil sie im Flugverkehr eine realistische technische Lösung ist. Bezüglich Technologieneutralität werden die Innovationsförderung der Schweizer Wirtschaft und vor allem auch die Cleantech-Branche extrem darin gefördert, ihre Produkte zu entwickeln und in die Welt zu tragen.

Ebenfalls wird zuhanden des Amtlichen Bulletins festgehalten, dass genau auch deshalb beim Klimafonds Public-Private-Partnership-Projekte lanciert werden können, was dem Willen der Kommission entspricht. Wenn wir dank der Schweizer Innovationskraft und unserem Forschungsplatz mit ETH, EPFL und weiteren Institutionen private Leuchtturmprojekte im Bereich der erneuerbaren Energien, der Energieeffizienz und nicht zuletzt auch im Bereich der Speichermöglichkeiten umsetzen, garantiert dies einen Arbeitsplatz mit innovativen und zukunftsorientierten Arbeitsplätzen. Dies gilt es hier bei diesen Artikeln als inhaltlichen Hinweis zuhanden der Materialien festzuhalten.

Ich erläutere nun die Ausgangslage zu Absatz 2ter, wie es meine Aufgabe als Kommissionssprecher ist. Mit diesem Absatz können mit höchstens 30 Millionen Franken pro Jahr aus dem Klimafonds Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs Finanzhilfen zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs, einschliesslich Nachtzüge, gewährt werden. Unter der Hypothese, dass mehr Nachtzüge zu weniger Flugverkehr und somit weniger CO₂-Emissionen führen, ist die zu Absatz 2ter von der Mehrheit vorgeschlagene Subvention verfassungskonform. Allerdings setzte das Landverkehrsabkommen mit der EU einer Subvention des internationalen Schienenverkehrs Grenzen – sie könnte von der EU als ungerechtfertigte Staatsbeihilfe qualifiziert werden.

Fernverkehrs- und Nachtzugsverbindungen bedingen eine Kooperation der beteiligten Länder. Als Kommissionssprecher erlaube ich mir, dieses Anliegen einzumitteln. Das Ziel des Klimafonds muss es sein, die Gelder möglichst effizient zu investieren und dabei die grösstmögliche Treibhausgasreduktion zu erzielen. In diesem Sinne sind Ausgabeposten für ausgewählte Verwendungszwecke nicht sinnvoll. Auch wenn sie als Maximalbeträge formuliert sind, schüren sie bei den potenziell Begünstigten eine Erwartungshaltung. Umgekehrt könnte sich in einigen Jahren zeigen, dass der Klimafonds sogar mehr als 30 Millionen Franken jährlich in Alternativen zu Kurzstreckenflügen investieren sollte, womit das Gesetzeskorsett zu eng wäre.

Der Antrag Knecht unterlag in der Kommission mit 4 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung.

AB 2020 S 661 / BO 2020 E 661

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich beantrage Ihnen hier, diesen Absatz 2ter zu streichen; dies aus folgenden Gründen:

Der Schienenverkehr wird ja ohnehin schon mit stattlichen Beträgen quersubventioniert, und es fliessen auch heute schon Millionen von Steuerfranken für Infrastrukturbeiträge ins Ausland ab. Neu sollen jetzt noch zusätzlich Transportunternehmen, allenfalls auch noch im Ausland, in den Genuss von Geldern aus dem Klimafonds kommen. Das unterstütze ich nicht: Die Mittel sollen in erster Linie für die hiesige Bevölkerung reserviert sein.



Zudem bevorzugt Absatz 2ter auch einseitig den Schienenverkehr, ist damit ordnungspolitisch heikel und nicht technologieneutral. Ein Beispiel: Man könnte auch fordern, dass private Carunternehmen, welche Wasserstoffbusse betreiben, ebenfalls Gelder erhalten. Schlussendlich gäbe es hier eine Verzettlung, bei der jede Branche, welche klimafreundliche Reisen ins Ausland anbieten würde, ebenfalls auf Klimafondsgelder pochen könnte.

Absatz 2ter ist für mich Symbolpolitik. Es soll auch ein Zuckerchen als Ausgleich für die Flugticketabgabe darstellen – ein wirklicher Mehrwert für das Klima wird allerdings aus meiner Sicht nicht geschaffen. Darum beantrage ich Ihnen hier, diesen Absatz 2ter zu streichen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Sie haben heute bei der Flugticketabgabe – Herr Ständerat Wicki hat darauf aufmerksam gemacht – gesagt, man müsste eigentlich vor allem bei den Kurzstreckenflügen Alternativen anbieten können. In der Schweiz sind 80 Prozent der Flüge Kurzstreckenflüge. Wir haben also schon ein Potenzial für Alternativen.

Es waren die Überlegungen des Nationalrates, der sagte, man wolle hier aus diesem Klimafonds höchstens 30 Millionen Franken pro Jahr für die Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs ausgeben können. Aber das sollte schon vor allem für unsere Bevölkerung geschehen, also nicht für irgendjemanden, um wirklich diesen Kurzstreckenflügen eine echte Alternative entgegenzusetzen.

Meine österreichische Kollegin, die österreichische Verkehrsministerin, hat mir letzte Woche gesagt, Österreich wolle 500 Millionen in die Nachtzug-Infrastruktur investieren, einfach weil es, wie sie sagte, das jetzt brauche. Wenn wir unsere Bevölkerung überzeugen wollen, dass es die Angebote gibt und dass Kurzstreckenflüge wirklich nicht das geeignete Fortbewegungsmittel sind, müssen wir auch etwas dafür tun.

Von daher, denke ich, ist es schon etwas mehr als nur ein Symbol, wenn man wirklich will, dass sich hier etwas tut. Es ist aber richtig, wie auch gesagt wurde: Es braucht dann noch die Kooperationen; die Schweiz macht das also nicht alleine. Die SBB sind heute schon sehr aktiv. Aber ich denke, dass es für unsere Jugend, die sich ja dann vor allem mit diesen Verkehrsverbindungen anfreunden wird oder soll, auch die entsprechenden Infrastrukturen braucht.

Noch einmal: Wir sind in der Differenzbereinigung, und ich würde Ihnen gerne empfehlen, auch diese Differenz zum Nationalrat auszuräumen. Ich denke, es ist ein wichtiges Signal für diejenigen, die beim Thema Kurzstreckenflüge umsteigen möchten, aber die auch sehen möchten, dass das Angebot dann tatsächlich vorhanden ist.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen
(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées*

Abs. 1bis – Al. 1bis

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote
(namentlich – nominatif; 17.071/3687)
Für Annahme der Ausgabe ... 33 Stimmen
Dagegen ... 3 Stimmen
(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise*



Abs. 2ter – Al. 2ter

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.071/3689)

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

Dagegen ... 5 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 41 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 41 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 42

Antrag der Minderheit

(Knecht, Stark)

Titel

Zuweisung des Ertrags aus der Ersatzleistung

Text

Der Ertrag aus der Ersatzleistung nach Artikel 17 wird dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen.

Art. 42

Proposition de la minorité

(Knecht, Stark)

Titre

Versement du produit de la prestation de remplacement

Texte

Le produit de la prestation de remplacement prévue à l'article 17 est versé au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Antrag der Minderheit wurde bereits bei Artikel 38h abgelehnt.

Art. 43

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 44 Abs. 1, 1bis, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Art. 44 al. 1, 1bis, 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

AB 2020 S 662 / BO 2020 E 662

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Hier auch noch ein inhaltlicher Hinweis: Es handelt sich hier um eine Klarstellung. Es ist festzuhalten, dass auch die Kantone für den Vollzug verantwortlich bleiben, auch wenn sie gewisse Aufgaben den Gemeinden überlassen.

Angenommen – Adopté

Art. 46 Abs. 2 Bst. c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 46 al. 2 let. c

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 47a

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 1, 2

Festhalten

Abs. 3

Die Finma und die SNB erstatten regelmässig Bericht über die Ergebnisse.

Art. 47a

Proposition de la commission

Titre, al. 1, 2

Maintenir

Al. 3

La Finma et la BNS font régulièrement rapport sur les résultats.

Angenommen – Adopté

Art. 52

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 52

Proposition de la majorité

Titre, al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Maintenir

*Proposition de la minorité*

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: In den Artikeln 52 bis 55a geht es nun 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 vermindert diese Version die abschreckende Wirkung der Strafbestimmungen.

In der Umweltschutzgesetzgebung wird Fahrlässigkeit und Gehilfenschaft für gewöhnlich unter Strafe gestellt. Bei den Artikeln 52 Absatz 3 – Fahrlässigkeit – bis 55a unterlag der Antrag Mazzone in der Kommission jeweils mit 4 zu 9 Stimmen.

Mazzone Lisa (G, GE): L'enjeu, ici, est de pouvoir assurer que la mise en place des instruments, qui sont des instruments basés sur le marché, ne biaisent pas ce dernier. Concrètement, pour percevoir les taxes de manière correcte, l'administration a besoin de données qui soient correctes, évidemment, et exhaustives. Lors de la perception de ces données, les entreprises doivent être encouragées à faire preuve de la diligence requise. Autrement, on peut avoir des entreprises qui décideraient d'engager du personnel insuffisamment qualifié, ou en quantité insuffisante, pour remplir ces tâches et pour assurer cette diligence. En faisant cela, les entreprises réaliseraient des économies, et cela leur donnerait ainsi un avantage. Il y aurait un risque plus élevé qu'involontairement – c'est donc bien le cas dans lequel on se trouve –, par négligence, elles ne paient pas la totalité des taxes qu'elles doivent, ce qui peut représenter des montants conséquents.

Pourquoi cela biaise-t-il le marché? Parce qu'en réalité, si on ne pénalise pas une entreprise qui ne fait pas preuve de la diligence requise et qui du coup, par négligence, entrave les lois qui ont été établies, cette dernière a un avantage sur le marché, puisqu'elle peut économiser au niveau de la mise en place des instruments légaux, et se voir simplement exemptée de toute pénalisation.

C'est important parce que, si vous prenez la loi sur les douanes, la loi sur la TVA ou encore la loi sur l'imposition des huiles minérales, par exemple, vous constatez que, dans ces différentes lois, la violation de ces obligations de diligence est punie également si elle est commise par négligence.

Je comprends bien le souci d'harmonisation des peines, qui a été exprimé par des membres de la Commission des affaires juridiques de notre conseil, qui se sont passablement penchés sur cette question. Mais l'analyse du cas particulier ne justifie pas, de mon point de vue, une harmonisation dans le droit accessoire des peines pénales. Surtout, si on devait décider d'harmoniser les peines dans le droit accessoire, pourquoi commencer par ici et pourquoi ne pas le faire dans un contexte global, en disant que l'on veut introduire une harmonisation dans le droit accessoire et supprimer, ou en tout cas remplacer de manière intelligente, les sanctions par négligence? Parce que, dans la situation actuelle, si on se passe de cette sanction par négligence, on va simplement biaiser les instruments du marché. Or, ce n'est pas notre objectif.

J'aimerais vous rendre attentifs au fait que cette proposition émanant à l'origine du Conseil fédéral a été suivie à l'unanimité par le Conseil national. Aucune proposition de minorité n'a été déposée. Je pense qu'il serait agréable pour la suite du débat d'éliminer cette divergence, qui n'est pas disputée, en réalité, au Conseil national. Ce dernier s'est exprimé de manière extrêmement claire, puisqu'il s'est exprimé à l'unanimité pour la version du Conseil fédéral. Je vous remercie d'aller dans ce sens dans l'élimination des divergences.

Rieder Beat (M-CEB, VS): Frau Kollegin Mazzone, wir beginnen nicht heute und hier mit der Eliminierung der Fahrlässigkeit im Nebenstrafrecht: Der Ständerat war gerade jener Rat, der in der letzten Legislatur bei vier, fünf Gesetzen die fahrlässige Tatbegehung eliminiert hat. Wieso? Weil wir gemerkt haben, dass wir damit das Strafrecht überstrapazieren. Wir überstrapazieren die Strafjustiz, die Strafverfolgungsbehörden, und wir kriminalisieren eine Vielzahl von Leuten für eine Vielzahl von Sachverhalten. Gerade dieser Grundsatz sollte hier und gerade in diesem Gesetz gelten.

Ich mute mir nicht zu, abzumessen, wie komplex dieses Geschäft am Ende des Tages sein wird, wie viele Verordnungen, Richtlinien, Formulare usw. am Ende des Tages auf dem Tisch liegen werden. Ich gehe aber davon aus, dass es sehr komplex wird. Wer dann in diesem Bereich einen kleinen Fehler macht, wird aufgrund fahrlässiger Tatbegehung bestraft, wenn Sie der Minderheit folgen, und das darf nicht sein. Wir brauchen keine Kriminalisierung weiterer Bevölkerungskreise. Das CO2-Gesetz wird auf eine Vielzahl von Menschen zugeschnitten sein, und eine Vielzahl von Menschen muss sich mit diesem Gesetz befassen. Wenn wir alle Fahrlässigkeit unter Strafe stellen wollen, dann ist das ein völliger Irrweg, der

**AB 2020 S 663 / BO 2020 E 663**

unser strafrechtliches System überstrapaziert. Es ist besser, das zu tun, was man kann, nämlich dem Vorsatz nachzugehen, die Betrugereien aufzudecken und diese auch hart zu bestrafen. Damit ist diesem Gesetz Genüge getan.

Nun können Sie einwenden, dass jemand, der weiss, dass Fahrlässigkeit nicht bestraft wird, es einfach mal versuchen kann. Das kann er vielleicht das erste Mal versuchen, und man kann ihm den Vorsatz nicht nachweisen. Bei einem zweiten Versuch wird er so oder so scheitern, weil man ihm dann diese fahrlässige Tatbegehung nicht abnimmt. Das heisst, in letzter Konsequenz ist es besser, nur den Vorsatz zu bestrafen, weil wir damit unsere Kräfte gezielt auf jene Betrüger konzentrieren, die das Gesetz missachten und dem Staat Schaden zufügen, und nicht weite Teile der Bevölkerung wegen einer Nachlässigkeit beim Ausfüllen eines Formulars oder weil sie nicht die Kenntnis haben, wie man eine Steuerabgabe richtig berechnet, einfach in ein Strafverfahren verwickeln.

Ich bitte Sie, auch hier der Mehrheit zu folgen, das heisst, die Fahrlässigkeit in all diesen Artikeln wie erwähnt zu streichen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ihre Kommissionsmehrheit möchte den Tatbestand der Fahrlässigkeit nicht länger unter Strafe stellen. Ich möchte vor allem ein rechtliches Argument anfügen, aufgrund dessen ich Sie bitte, hier die Minderheit Mazzone und damit auch den Nationalrat zu unterstützen.

Im Abgabe- und im Umweltbereich ist mit Ausnahme des Geldspielgesetzes bei allen Gesetzen die Fahrlässigkeit auch strafbar, also zum Beispiel beim Zollgesetz, dem Mehrwertsteuergesetz, dem Mineralölsteuergesetz und dem Umweltschutzgesetz. Das CO₂-Gesetz ist auch ein Abgabe- und Umweltgesetz, und ich glaube nicht, dass das CO₂-Gesetz komplizierter als das Mehrwertsteuergesetz oder das Zollgesetz ist – das kennen ja einige von Ihnen auch sehr gut. Es ist deshalb angebracht, wie das eben bei all diesen anderen Abgabegesetzen auch der Fall ist, die Fahrlässigkeit ebenfalls unter Strafe zu stellen. Ich habe auch noch nie gehört, dass wegen des Zollgesetzes oder des Mehrwertsteuergesetzes plötzlich ganz viele Leute kriminalisiert würden.

Ich habe das Bundesamt für Justiz um eine Einschätzung zu dieser Frage gebeten, weil sie ja in Ihrer Kommission zweimal diskutiert worden ist. Übrigens ist sie in der Kommission des Nationalrates auch diskutiert worden, und – Frau Mazzone hat es gesagt – es wurde nicht einmal ein Antrag gestellt, die Fahrlässigkeit nicht länger unter Strafe zu stellen.

Das Bundesamt für Justiz bringt noch folgende Überlegungen ein, die ich Sie ebenfalls zu bedenken bitte, dass es nämlich jetzt durch das punktuelle Streichen der Fahrlässigkeit im CO₂-Gesetz auch zu Wertungswidersprüchen kommen kann. Die CO₂-Abgabe wird in den meisten Fällen gemeinsam mit der Mineralölsteuer deklariert und auch erhoben. Was Ihre Kommissionsmehrheit jetzt vorschlägt, würde dann gemäss Bundesamt für Justiz dazu führen, dass die gleiche Tathandlung, die normalerweise in einem einzigen Verfahren verfolgt wird, in Bezug auf die CO₂-Abgabe nur bei Vorsatz, hingegen bei der Mineralölsteuerabgabe auch bei Fahrlässigkeit bestraft wird. Das müssen Sie den Leuten mal erklären, warum sie für die gleiche Tathandlung gemäss dem einen Gesetz bestraft werden und gemäss dem anderen nicht.

Ich bitte Sie, den Nationalrat zu unterstützen und auch diese Differenz auszuräumen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich der Nationalrat hier durchsetzt, ist ziemlich gross, wenn Sie bedenken, dass nicht einmal ein Minderheitsantrag gestellt worden ist. Aber es sind vor allem Gründe der rechtlichen Kohärenz, die mich dazu bringen, Ihnen zu empfehlen, hier dem Nationalrat zu folgen und die Minderheit Mazzone zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen
(0 Enthaltungen)

Art. 53**Antrag der Mehrheit****Titel**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1 Einleitung

Festhalten

Abs. 1 Bst. e, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates



Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Abs. 1 Einleitung

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 53

Proposition de la majorité

Titre

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1 introduction

Maintenir

Al. 1 let. e, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Al. 1 introduction

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 54 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 54 al. 2

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 55 Abs. 2 Bst. abis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 55 al. 2 let. abis

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 55a Abs. 1 Einleitung

Antrag der Mehrheit

Festhalten



Antrag der Minderheit

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 55a al. 1 introduction

Proposition de la majorité

Maintenir

AB 2020 S 664 / BO 2020 E 664

Proposition de la minorité

(Mazzone, Baume-Schneider, Thorens Goumaz, Zanetti Roberto)

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 59c-59f; 60 Abs. 3, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 59c-59f; 60 al. 3, 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Abrogation et modification d'autres actes

Ziff. II Ziff. 1

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

mit Ausnahme von:

Art. 48 Abs. 1bis

Ab dem 1. Januar 2026 entfällt für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr die Rückerstattung der Mineralölsteuer nach Artikel 18 Absatz 1bis.

Art. 48 Abs. 2

Ab dem 1. Januar 2030 entfällt die Rückerstattung der Mineralölsteuer für alle im konzessionierten Verkehr eingesetzten Fahrzeuge.

Antrag der Minderheit

(Fässler Daniel, Reichmuth, Rieder)

Art. 48 Abs. 1bis

Streichen

Art. 48 Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Stark, Knecht, Reichmuth, Schmid Martin)

Art. 48 Abs. 2bis

Streichen



Ch. II ch. 1

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national
à l'exception de:

Art. 48 al. 1bis

A partir du 1er janvier 2026, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales au sens de l'article 18 alinéa 1bis, est supprimé pour les véhicules utilisés par les entreprises de transport de lignes de trafic local concessionnaires de la Confédération.

Art. 48 al. 2

A partir du 1er janvier 2030, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales est supprimé pour tous les véhicules utilisés dans le trafic relevant de la concession.

Proposition de la minorité

(Fässler Daniel, Reichmuth, Rieder)

Art. 48 al. 1bis

Biffer

Art. 48 al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Stark, Knecht, Reichmuth, Schmid Martin)

Art. 48 al. 2bis

Biffer

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Die Mehrheit der UREK-S hat für die Rückerstattungen der Mineralölsteuer bei Dieselnissen im öffentlichen Verkehr gemäss dem Entwurf der Verwaltung einen gangbaren Weg gefunden. Demgemäss soll ab dem Jahr 2026 zuerst die Rückerstattung für Fahrzeuge im Ortsverkehr entfallen, ab 2030 auch im regionalen Personenverkehr. Das Angebot von direkt elektrisch oder wasserstoffangetriebenen Bussen ist heute schon beachtlich und nimmt nun rasant zu. Die heutige Mineralölsteuerbefreiung würde jedoch deren Einführung stark verzögern, weil insbesondere die tiefen Betriebskosten von Elektrobusen weniger zum Tragen kämen.

Die Variante des Nationalrates und somit der Minderheit Fässler Daniel ermöglicht die Rückerstattung nach wie vor, wenn das Transportunternehmen nachweist, dass eine Umstellung auf bestimmten Linien nicht möglich ist. Im Ortsverkehr sind Gemeinden und Kantone die Besteller. Die Rückerstattungen der Mineralölsteuer vollzieht hingegen die Eidgenössische Zollverwaltung auf Basis des gemeldeten Dieserverbrauchs. Die Eidgenössische Zollverwaltung hat keine Informationen, ob die Umstellung auf einer bestimmten Linie machbar ist. Sie ist daher auf die Angaben der Besteller angewiesen, deren Ermessensspielraum angesichts fehlender objektiv überprüfbarer Kriterien beliebig ist. Der entsprechende Antrag Fässler Daniel unterlag in der UREK-S mit 1 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Das wirft die Frage auf, weshalb drei Mitunterzeichnende aufgeführt sind. Herr Fässler, Sie können das sicher erläutern.

Fässler Daniel (M-CEB, AI): Offensichtlich liessen sich Ratskollegen im Nachhinein noch für den Minderheitsantrag motivieren. Doch ich möchte zuerst etwas zur Entstehung dieser Bestimmung sagen. Vorweg die nicht unwichtige Feststellung: Wir diskutieren ein Thema, das vom Bundesrat in seiner Revisionsvorlage nicht aufgeworfen wurde. Wir diskutieren ein Thema, das auch nicht vernehmlasst wurde, bei dem wir also nicht wissen, wie sich z. B. die Kantone, die Städte und die Gemeinden dazu stellen.

Unser Rat hat sich vor einem Jahr bei der ersten Lesung entschieden, die Rückerstattung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen im öffentlichen Verkehr zu beschränken. Ab 2026 soll eine Rückerstattung im städtischen Agglomerationsverkehr nur noch möglich sein, wenn das betreffende Transportunternehmen mindestens 50 Prozent Elektro- oder Trolleybusse einsetzt. Ab 2030 soll die Steuerrückerstattung für diese Transportunternehmen, d. h. für den städtischen Agglomerationsverkehr, ganz entfallen. Das war der Beschluss unseres Rates vor einem Jahr.

Der Nationalrat hat dieses Thema aufgenommen, die Bestimmung aber verschärft, begrifflich geschärft und damit auch vollzugstauglicher ausgestaltet. Ab 2026 soll eine Rückerstattung im Ortsverkehr nur noch möglich



sein, wenn das Transportunternehmen nachweist, dass für die jeweiligen Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie nicht möglich oder wirtschaftlich nicht tragbar ist.

Nun möchte die Kommissionsmehrheit noch einen Schritt weiter gehen: Im Ortsverkehr soll die Möglichkeit zur Rückerstattung der Mineralölsteuer ab 2026 konsequent entfallen, im übrigen konzessionierten Verkehr ab 2030; technische Schwierigkeiten und wirtschaftliche Schwierigkeiten sollen ausgeblendet werden.

Ich anerkenne, dass mit der Revision des CO₂-Gesetzes nicht nur Private und Unternehmen in die Pflicht genommen werden dürfen, sondern auch die öffentliche Hand. Es ist daher richtig, dass auch im öffentlichen Verkehr eine Reduktion der CO₂-Emissionen angestrebt wird. Ausserdem ist es nicht falsch, dass dabei die Rückerstattung der Mineralölsteuer thematisiert wird.

Die Kommissionsmehrheit übersieht aber etwas Entscheidendes: Elektrobusse sind in der Anschaffung viel teurer und wegen des Gewichts der Akkus auch schwerer. Über statistische Angaben verfüge ich nicht, ich konnte aber in Erfahrung bringen, dass ein Elektrolastwagen zwei- bis dreimal teurer

AB 2020 S 665 / BO 2020 E 665

ist als ein konventioneller LKW und dass das Fahrzeuggewicht eines Elektro-LKW um ein bis zwei Tonnen erhöht wird. Ich vermute, dass sich die Situation bei Bussen ähnlich präsentiert. Die höheren Kosten lassen sich zwar mit entsprechend erhöhten Beiträgen der öffentlichen Hand, d. h. des Bundes, der Kantone und der Gemeinden, ausgleichen, allenfalls auch mit erhöhten Billettpreisen, aber irgendjemand muss die Mehrkosten bezahlen. Letztlich gehen die Mehrkosten zulasten der Steuerzahler, soweit sie nicht auf die Benutzer des öffentlichen Verkehrs abgewälzt werden können.

Ich habe mir zudem sagen lassen, dass der Einsatz von Elektrobussen – Stand heute – in topografisch anspruchsvollem Gelände nicht möglich ist oder den Einsatz von kleineren, leichteren Fahrzeugen voraussetzt. Diesem Umstand trägt der Beschluss des Nationalrates Rechnung, der Vorschlag unserer Kommissionsmehrheit aber nicht.

Ich habe es bereits gesagt: Wenn Sie der Minderheit folgen, dann berücksichtigen Sie auch, dass zu dieser Frage keine Vernehmlassung durchgeführt wurde. Auch dieser Umstand sollte uns zu einer zurückhaltenden Legiferierung motivieren.

Noch ein anderer Hinweis: Wir haben heute bei Artikel 33 das Gegenteil dessen beschlossen, was hier die Kommissionsmehrheit vorschlägt. Wir haben dort für Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung, die für öffentlich-rechtliche Tätigkeiten verwendet werden, wie zum Beispiel Spitäler oder Hallenbäder, beschlossen, dass auf Gesuch hin die CO₂-Abgabe zurückerstattet werden kann.

Ich empfehle Ihnen aus diesen Überlegungen, der Minderheit zu folgen und damit auch dem Nationalrat. Wenn Sie der Minderheit folgen, dann machen Sie nicht nichts. Sie setzen die Latte auch so hoch. Aber Sie beschliessen eine vollzugstaugliche und auf die Gegebenheiten Rücksicht nehmende Lösung.

Bischof Pirmin (M-CEB, SO): Ich bitte Sie hier, der Mehrheit zu folgen. Wir haben jetzt ein grosses Gesetz praktisch durchberaten, in dem es darum geht, den Klimawandel zu verhindern und CO₂-Emissionen zu bestrafen oder zu belasten – zu Recht. In diesem Gesetz ist aber einfach ein grosser Bereich weggelassen worden. Wir belasten zwar die privaten Verkehrsträger, die PW-Eigentümerinnen und -Eigentümer, massiv mehr als bisher – von der Zielsetzung her auch zu Recht. Aber wir haben den öffentlichen Verkehr einfach ausgeblendet.

Im öffentlichen Verkehr machen wir nicht nur nichts. Wir machen das Gegenteil: Wir belohnen heute alle öffentlichen Verkehrsbetriebe in diesem Land, die fossil betriebene Fahrzeuge anschaffen, indem wir ihnen die Mineralölsteuer zurückerstatten, und wir bestrafen all diejenigen, die eben auf Elektrizität umgestellt haben. Immerhin 17 Prozent haben das bis heute gemacht. Wie aus einer Statistik der Litra hervorgeht, die auf Zahlen des Bundesamts für Umwelt basiert und in diesen Tagen veröffentlicht worden ist, entfallen drei Viertel der gesamten CO₂-Emissionen des öffentlichen Verkehrs auf die Dieselmotoren. Es sind die Dieselmotoren, die in diesem Land der Normalfall sind und von denen jeder einzelne für diesen Dieselmotorenverbrauch öffentlich subventioniert wird. Jeder Bus emittiert 100 Tonnen CO₂ pro Jahr, alle zusammen emittieren eine halbe Million Tonnen CO₂. Das sind drei Viertel aller Emissionen.

Nun hat eine Reihe von Städten und Gemeinden auf Elektrizität umgestellt, Städte mit Trolleybussen wie Luzern oder St. Gallen, Zürich oder Schaffhausen, Neuenburg, La Chaux-de-Fonds, Lausanne oder Genf. Das ist in städtischen Gebieten einfacher, das ist zuzugeben, das hat im Zweiten Weltkrieg begonnen. Diese Städte und Gemeinden bekommen nichts.

Heute ist die Umstellung auf Elektrizität möglich. Sie kostet zwar tatsächlich etwa ein Viertel mehr, wenn man auch die gesamten Betriebskosten einrechnet. Doch der grössere Teil dieser Mehrkosten basiert darauf, dass



wir nur die Fossilen subventionieren. Weil also die öffentliche Hand die schädliche Handlung subventioniert, ist der elektrische Verkehr für die Verkehrsbetriebe teurer.

Der Nationalrat hat unseren Vorschlag eigentlich ursprünglich aufgenommen und dann etwas abgewandelt, indem er vorschlägt, dass der entsprechende Betrieb weiterhin Rückerstattungen bekommen könnte – und zwar zeitlich unlimitiert –, wenn er nachweist, dass eine Umrüstung nicht möglich oder wirtschaftlich nicht tragbar ist. Die Kommission hatte dafür ursprünglich Sympathien. Die Verwaltung hat das abgeklärt, und das Ergebnis ist, dass es schlicht nicht umsetzbar ist. Das ist nicht praxistauglich. Wenn man nachweisen muss, dass eine Umstellung wirtschaftlich nicht tragbar ist, gelingt dieser Nachweis immer; es ist im Moment immer teurer. Das heisst auf Deutsch: Es wird dann einfach gar nicht umgestellt, und es bleibt beim subventionierten Verkehr mit – ich sage es jetzt etwas salopp – Dreckschleudern, was in unserem Lande heute die Regel ist.

Es gibt andere Länder, die haben zwingend umgestellt. In Holland muss man elektrifizierte Fahrzeuge anschaffen, dort ist es auch geländemässig etwas einfacher als bei uns; deshalb die langen Übergangsfristen. Doch wenn wir es mit der Umstellung und dem Klimaschutz ernst meinen, glaube ich, kommen wir nicht um eine Legiferierung herum.

Die Lösung der Mehrheit ist einfach und machbar. Bei Absatz 2bis bitte ich Sie denn auch, beim Konzept zu bleiben und der Mehrheit zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Herr Ständerat Bischof hat gerade eindrücklich aufgezeigt, dass die heutige Rückerstattung der Mineralölsteuer eigentlich eine indirekte Subvention von Dieseln ist. Das ist an sich schon nicht wünschenswert. Dies führt aber zusätzlich dazu, dass man den Durchbruch von anderen Antriebsarten, die ohne fossilen Treibstoff auskommen, dann auch noch schwächt. Es hat eigentlich eine doppelt negative Auswirkung.

Deshalb ist es sicher richtig, dass sich der Nationalrat und jetzt auch Ihre Kommission nochmals über das Thema gebeugt haben. Ich bin Ihrer Kommission dankbar, Sie haben es nochmals angeschaut. Es hat sich einfach gezeigt: Der Beschluss des Nationalrates würde im Vollzug grosse Probleme bereiten und auch den Fehlanreiz nicht konsequent beseitigen. Deshalb möchte ich Ihnen gerne beliebt machen, hier Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Wenn Sie gerade im Ortsverkehr nachweisen müssen, dass eine Umstellung nicht möglich ist, dann ist es so – das hat uns dazu die Eidgenössische Zollverwaltung gemeldet –, dass diese Differenzierung eben wirklich nicht vollzugstauglich ist. Kommt dann noch hinzu: Im Ortsverkehr – das haben wir ja heute diskutiert – ist eben nicht der Bund der Besteller, sondern es sind die Kantone und Gemeinden. Dann hätte man eigentlich gar keine objektiv überprüfbaren Kriterien. Es gäbe einen ziemlich beliebig grossen Ermessensspielraum. Den Effekt, den Sie hier verfolgen, hätten Sie dann nicht, bzw. Sie würden die Fehlanreize, die Sie alle nicht wollen, nicht beseitigen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, Ihre Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Kollege Stark möchte mit seiner Minderheit Absatz 2bis streichen. Der Nationalrat und die Mehrheit der UREK-S wollen die Mehreinnahmen, die der Bund nach Wegfall der Rückerstattung für bestimmte Linien erzielt, mit Artikel 48 Absatz 2bis des Mineralölsteuergesetzes für die Förderung CO₂-neutraler Antriebstechnologien zweckbinden, da neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in der Beschaffung noch teurer sind.

Es gibt keine eingesparten Mittel, sondern allenfalls Mehreinnahmen, die auch nur im Vergleich zu einem Szenario ohne Wegfall der Steuererleichterungen bestimmt werden können. Dabei wäre zu unterscheiden zwischen einem Rückgang, der infolge der technologischen Entwicklung ohnehin eintritt, und den aufgrund dieser Bestimmung nicht mehr beanspruchten Rückerstattungen. Gemäss unserer Diskussion in der UREK-S betragen die Rückerstattungen 65 bis 70 Millionen Franken pro Jahr. Der Anteil des Ortsverkehrs, der ab 2026 zur Verfügung stehen würde, ist im Vergleich zum regionalen Personenverkehr gering.

Dieser neue Fördertatbestand konkurrenziert private Projekte der kompensationspflichtigen Treibstoffimporteure. Die Stiftung Klik unterstützt heute die Umrüstung auf Elektro- und Hybridbusse. Artikel 27 Absatz 3bis des CO₂-Gesetzes

AB 2020 S 666 / BO 2020 E 666

verlangt denn auch, dass mindestens 3 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr mit alternativen Antrieben kompensiert werden.

Der nun als Minderheitsantrag Stark vorliegende Antrag unterlag in der UREK-S mit 4 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung.



Stark Jakob (V, TG): Ich erlaube mir die Bemerkung, dass dieser Absatz 2bis zu Artikel 48 spät hineingekommen ist. Bei näherer Überprüfung erscheint er nicht praktikabel. Ich begründe das mit drei Punkten:

1. Es braucht kein weiteres "Kässeli". Mit dem vorliegenden Gesetz wird ein sehr gut geöffneter Klimafonds geschaffen. Dessen Mittel werden zu einem sehr wesentlichen Teil für sämtliche Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen verwendet. Da gehört selbstredend auch die Förderung CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr dazu. Zur Erreichung dieses Ziels ist keine weitere Sonderfinanzierung nötig. Es ist grundsätzlich wichtig, dass wir im Bundeshaushalt nicht zu viele "Sonderkässeli" schaffen, sonst gehen Übersicht und Effizienz verloren.

2. Die Verfassung ist zu beachten. Der vorgeschlagene neue Absatz 2bis zu Artikel 48 greift bei genauerer Betrachtung willkürlich in die Verteilung des Mineralölsteuerertrags ein. Bis jetzt war es einfach eine Rückerstattung. Aber jetzt definiert man eine Grösse der Mineralölsteuer und verteilt sie neu. Sie müssten beachten, dass die Verwendung des Mineralölsteuerertrags – das wurde heute schon einmal gesagt oder erwähnt – seit 2018 in Artikel 86 der Bundesverfassung festgelegt ist. Dort ist ganz klar: 50 Prozent der Mineralölsteuer gehören in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, 10 Prozent der Mineralölsteuer gehören in den NAF, und 40 Prozent gehören in die allgemeine Bundeskasse. Ich bin also der Ansicht, dass es rechtlich und politisch fragwürdig ist, das mit dieser Regelung sozusagen auf Gesetzesebene zu ergänzen. Sie verletzt die Klarheit und untergräbt das Vertrauen. Sollte sie trotz dieser Bedenken beschlossen werden, so erwarte ich aufgrund der Rechtslage, dass die neue Ausgabe aus dem Reinertrag zu erfolgen hat und dabei der 40-Prozent-Anteil der allgemeinen Bundeskasse zu belasten ist.

3. Der Vollzug ist zu beachten. Mein letzter und vielleicht wichtigster Einwand gegen die neue Regelung ist das Vollzugsproblem. Wie soll denn 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, die es gar nicht mehr gibt. Zum einen muss die Bemessungsgrundlage festgelegt werden. Vermutlich wird man von den zuletzt gültigen Rückerstattungsbestimmungen ausgehen; vielleicht würden diese im Verlaufe der Jahre an geänderte Verhältnisse angepasst. Irgendwie müsste der Bundesrat das auf dem Verordnungsweg bestimmen und eine Regelung am Leben erhalten, die es gar nicht mehr gibt. Zum andern müssen auch in Zukunft die Rückerstattungsbeiträge für jede konzessionierte Transportunternehmung ermittelt werden, um die vom Bund eingesparten Mittel wirklich auch zu bestimmen.

Sie können einmal in der Verordnung zum Mineralölsteuergesetz nachlesen, was das alles heisst: Das heisst Treibstoffmengen notieren, Verbrauchskontrollen führen, Anzahl Liter notieren, Daten der Tankung, Kilometerstand, Betriebsstunden. All das müsste vermutlich weitergeführt werden, weil man ja etwas geben will, was man über die Rückerstattung nicht mehr machen muss. Die Transportunternehmungen hätten also den ganzen administrativen Aufwand zu leisten, obwohl keine Rückerstattung an jede Unternehmung mehr erfolgen würde. Von mir aus gesehen ist das ein Unding in jeder Hinsicht. Die vorgeschlagene Regelung ist nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand vollziehbar oder, wie vorhin auch gesagt wurde, nicht sehr vollzugstauglich.

Ich bitte Sie, vor allem wegen der fehlenden Praktikabilität diese Bestimmung abzulehnen und den Antrag meiner Minderheit auf Streichung zu unterstützen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Sie sind vielleicht etwas weniger vehement, aber ich denke, die Argumente von Herrn Ständerat Stark haben schon auch etwas für sich. Es gilt sie zu bedenken; dies in dem Sinne, dass die Idee an sich gut ist, in dem Sinne, dass man CO₂-neutrale Antriebstechnologien fördern will. Die Frage ist einfach: Braucht es diese Massnahme hier? Sie haben ja mit früheren Beschlüssen genau dies bereits beschlossen. Im Rahmen der Kompensationspflicht nämlich wollen Sie, dass die Treibstoffimporteure dazu verpflichtet werden, mindestens 3 Prozent der Kompensationsleistungen durch alternative Antriebe herbeizuführen. Das ist bereits beschlossen. Das neue Fördergefäss, das Sie hier schaffen würden, könnte auch zu gewissen Abgrenzungsfragen im Vollzug führen und unter Umständen das private Programm konkurrenzieren.

Das Anliegen ist an sich mit dem Gesetz vereinbar, aber ich kann Ihnen hier die Entscheidung nicht abnehmen. Das kann ich sowieso nie, aber hier gibt es wirklich Argumente dafür und dagegen. Die Idee ist sicher richtig, aber ob sie hier am richtigen Ort ist und ob die Umsetzung so erfolgen kann, wie Sie das vielleicht wünschen, ist nicht ganz ohne Zweifel.



Abs. 1bis, 2 – Al. 1bis, 2

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 29 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit ... 11 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Abs. 2bis – Al. 2bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 23 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit ... 16 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Ziff. II Ziff. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
mit Ausnahme von:

Art. 35d Abs. 1

Erneuerbare Treibstoffe dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den ökologischen Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat legt die Anforderungen fest. Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen und Standards.

Antrag Sommaruga Carlo

Art. 35d Abs. 1

Erneuerbare Treibstoffe dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie den ökologischen und sozialen Anforderungen entsprechen. Der Bundesrat legt die Anforderungen fest. Er berücksichtigt dabei vergleichbare internationale Regelungen und Standards.

Ch. II ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national
à l'exception de:

Art. 35d al. 1

Les carburants renouvelables ne peuvent être mis en circulation que s'ils répondent aux critères écologiques. Le Conseil fédéral détermine ces critères. Il tient compte des réglementations et normes internationales comparables.

Proposition Sommaruga Carlo

Art. 35d al. 1

Les carburants renouvelables ne peuvent être mis en circulation que s'ils répondent aux critères écologiques et sociaux. Le Conseil fédéral détermine ces critères. Il tient compte des réglementations et normes internationales comparables.

Sommaruga Carlo (S, GE): Nous en sommes au chapitre 7 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement qui porte sur la mise sur le marché de biocarburants et de biocombustibles. Vous aurez constaté sur votre dépliant qu'à l'article 35d – que ce soit dans le droit en vigueur, que ce

AB 2020 S 667 / BO 2020 E 667

soit dans la version décidée par notre conseil lors du premier débat –, il y a une référence à des critères écologiques et sociaux à respecter pour mettre des biocarburants sur le marché.

Ma proposition ne consiste pas à reprendre telle ou telle version de l'article 35d. J'ajoute à la proposition de notre commission les critères sociaux en plus des critères écologiques, comme c'était le cas précédemment. Je rappelle qu'il y a treize ans, lors du débat sur la promotion des biocarburants par l'introduction de possibles allègements fiscaux, un débat extrêmement vif a eu lieu au sein de nos conseils. En effet, la promotion des biocarburants au moyen de la fiscalité risquait de se faire au détriment des conditions de production écologiques et sociales des biocarburants dans les pays du Sud, c'est-à-dire en Afrique, en Amérique du Sud, en Amérique



centrale ou en Asie. A cette époque – mais c'est le cas encore aujourd'hui –, d'importantes surfaces étaient acquises pour la production agricole destinée non à l'alimentation mais aux biocarburants. Un garde-fou avait donc été introduit dans le texte afin de limiter la mise sur le marché des biocarburants en Suisse. L'exigence était qu'il y ait des biocarburants répondant à des critères non seulement écologiques, mais également sociaux. C'est ce qui figure dans le droit en vigueur. Cela permet en fait d'assurer, dans les pays du Sud où il y a une production de biocarburants, que l'aspect social, à savoir les conditions de travail, soit pris en compte pour que le principe du travail décent et les conventions de l'OIT soient respectés.

Dans le cadre de la révision, le Conseil fédéral a proposé à l'article 35d de supprimer la référence aux critères sociaux. C'est assez surprenant, parce que dans le message lui-même, le Conseil fédéral admet qu'il y a toujours des problèmes sociaux qui pourraient surgir, mais il considère que, comme on va réduire de manière importante la mise sur le marché de biocarburants, il y aurait en fait moins de problèmes sociaux. Ceci dit, pour la quantité résiduelle de biocarburants mise sur le marché, il importe d'avoir des critères qui soient non seulement écologiques, mais également sociaux. Dès lors, je pense qu'il faut aujourd'hui maintenir cette exigence double, c'est-à-dire que les biocarburants qui sont sur le marché répondent à des critères écologiques et à des critères sociaux.

Je rappelle qu'une discussion à ce sujet a été menée il y a treize ans. Le Conseil fédéral était opposé à cet ajout à l'époque, relevant qu'il n'était peut-être pas conforme aux exigences de l'OMC d'indiquer que les importations devaient répondre à des critères sociaux. Cela fait maintenant treize ans que cette norme existe, il n'y a pas eu de plainte déposée contre la Suisse selon laquelle le critère social, comme critère de mise sur le marché de biocarburants, était non conforme aux dispositions internationales. Dès lors, il n'y a pas de raison de ne pas maintenir, aux côtés des critères écologiques de mise sur le marché des biocarburants, les critères sociaux.

Je vous demande donc de faire ce petit ajout à la proposition de notre commission. Cela permettrait que la version de notre conseil soit finalement très proche du projet du Conseil fédéral, à la différence des critères, qui seraient écologiques et sociaux.

Müller Damian (RL, LU), für die Kommission: Besten Dank für die Ausführungen zu Ihrem Einzelantrag. Er hat der Kommission nicht vorgelegen. Trotzdem lohnt es sich, die Botschaft zur Hand zu nehmen und die Seite 306 aufzuschlagen: Dort steht nämlich unter anderem, dass auch weiterhin keine Agrotreibstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden. Und ganz zum Schluss heisst es dort eben auch: "Auf die Formulierung von sozialen Anforderungen soll ab 2020 verzichtet werden, da soziale Bedenken insbesondere bei der Produktion von Agrotreibstoffen (Ernährungssicherheit, Landrechte) auftreten." Das war gewollt, das hat man so in der Botschaft drin gehabt. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Ich würde Ihnen beliebt machen, keine Differenz zu schaffen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Dieser neue Artikel 35d sieht ja vor, dass der Bundesrat die Anforderungen an die erneuerbaren Treibstoffe und gegebenenfalls auch erneuerbaren Brennstoffe auf Verordnungsstufe festlegt.

Das zentrale Element von Artikel 35d ist das Inverkehrbringungsverbot in Absatz 3 für erneuerbare Treibstoffe und Brennstoffe, die aus Nahrungs- oder Futtermitteln hergestellt werden oder welche die Erzeugung von Nahrungsmitteln direkt konkurrenzieren. Mit dieser Regelung werden also auch zukünftig keine Agrotreibstoffe auf den Schweizer Markt gelangen. Das heisst, auf die Formulierung von sozialen Anforderungen könnte man eigentlich verzichten, weil soziale Bedenken in Bezug auf Ernährungssicherheit, Landrechte usw. ja eben besonders bei der Produktion von Agrotreibstoffen aufkommen. Wir sind der Meinung, dass eine explizite Nennung der sozialen Anforderungen aber auch vertretbar ist; der Mehraufwand im Vollzug ist nicht nennenswert. Aber ich denke, es ist doch auch, um aufzuzeigen, dass wir keine Treibstoffe oder Brennstoffe wollen, bei denen wir uns, sag ich mal, gut fühlen und klimapolitisch etwas Sinnvolles machen, aber auf dem Buckel sozialer Probleme in anderen Staaten.

Der Ständerat hatte diesen Zusatz übrigens 2019 in der ersten Lesung ja bereits verankert, aber damals noch in der alten Version von Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes. In diesem Sinne glaube ich, wenn Sie das hier wieder aufnehmen, machen Sie das, was Sie eigentlich bereits einmal beschlossen haben. Ich denke, das Signal ist wichtig. Aber wenn es nicht durchkommen würde, wäre es nicht ein Zeichen dafür, dass man die sozialen Anforderungen nicht berücksichtigt, sondern dafür, dass man mit dem Inverkehrsetzungsverbot eigentlich bereits einen wichtigen Schritt gemacht hat.



Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 28 Stimmen

Für den Antrag Sommaruga Carlo ... 14 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. II Ziff. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II ch. 3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Von der Petition 19.2025, "Ja zur Flugticketabgabe", haben wir im Rahmen der Behandlung dieses Geschäftes Kenntnis genommen.

AB 2020 S 668 / BO 2020 E 668