



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2023 • Vierzehnte Sitzung • 15.03.23 • 15h00 • 22.450  
Conseil national • Session de printemps 2023 • Quatorzième séance • 15.03.23 • 15h00 • 22.450



22.450

### Parlamentarische Initiative

**Suter Gabriela.**

**Klimaziele im Verkehr erreichen.**

**Keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren  
mehr ab 2035**

### Initiative parlementaire

**Suter Gabriela.**

**Interdire les nouvelles voitures  
équipées d'un moteur à combustion  
à partir de 2035 pour atteindre  
les objectifs climatiques  
dans le secteur des transports**

*Vorprüfung – Examen préalable*

---

#### CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.03.23 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

---

#### *Antrag der Mehrheit*

Der Initiative keine Folge geben

#### *Antrag der Minderheit*

(Christ, Aeischer Matthias, Brenzikofler, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Der Initiative Folge geben

#### *Proposition de la majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

#### *Proposition de la minorité*

(Christ, Aeischer Matthias, Brenzikofler, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Donner suite à l'initiative

**Präsident** (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

**Feller Olivier** (RL, VD), pour la commission: L'initiative qui nous est soumise aujourd'hui vise à interdire à partir de 2035 la mise en circulation de véhicules équipés d'un moteur à combustion pouvant être conduits avec un permis de catégorie B.

La Commission des transports et des télécommunications a examiné cette initiative parlementaire lors de sa séance du 16 janvier 2023. La commission vous propose, par 14 voix contre 11, de ne pas donner suite à l'initiative.

L'auteure de l'initiative ainsi que la minorité Christ vous appelle à donner suite à cette initiative. En effet, selon l'auteure de l'initiative et la porte-parole de la minorité, nous vivons dans une situation très exigeante en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, il s'agit de tout mettre en oeuvre pour réduire ces émissions, il s'agit de freiner le dérèglement climatique qui peut remettre en question l'existence de l'humanité même. C'est pourquoi la mesure proposée est l'interdiction des voitures fonctionnant aux carburants qui émettent du CO<sub>2</sub>, à partir de



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2023 • Vierzehnte Sitzung • 15.03.23 • 15h00 • 22.450  
Conseil national • Session de printemps 2023 • Quatorzième séance • 15.03.23 • 15h00 • 22.450



2035. Voilà ce que Mme Christ va vous dire tout à l'heure en allemand. J'ai un peu anticipé en français. En substance, c'est ce qu'elle va vous dire.

Pourquoi la majorité est-elle contre cette initiative? Il y a plusieurs motifs. Le premier, c'est que l'auteure de l'initiative se réfère à une décision qui a été prise par le Parlement européen. Ce dernier a en effet pris des décisions concernant les véhicules qui fonctionnent avec des carburants fossiles. Mais il y a quand même une différence manifeste entre l'initiative parlementaire qui nous est soumise et la décision prise ou sur le point d'être prise au niveau de l'Union européenne: c'est que l'initiative qui nous est soumise vise à décréter une interdiction pure et simple de ventes de véhicules qui fonctionnent avec des carburants.

Alors que ce qui se prépare, ou qui se discute dans l'Union européenne, c'est la nécessité ou l'obligation de mettre sur le marché, à partir de 2035, uniquement des véhicules qui n'émettent pas de CO<sub>2</sub>. Cela représente quand même une certaine différence.

Le second motif qui amène la commission à vous proposer de ne pas donner suite à cette initiative parlementaire, c'est que la majorité de la commission est favorable à une neutralité technologique. Il importe de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>, il importe de freiner, dans toute la mesure du possible, le dérèglement climatique. En revanche, cela doit se faire par des mesures technologiquement neutres: l'Etat n'a pas à décréter l'interdiction de certaines technologies. D'ailleurs, un grand constructeur allemand – je ne vais pas citer son nom, car je ne souhaite pas faire de publicité pour un grand constructeur particulier – est sur le point de mettre en place un carburant synthétique. Du carburant synthétique est déjà en train d'être produit pour une marque de ce grand constructeur allemand. On peut imaginer des véhicules qui fonctionnent au carburant, mais qui n'émettent plus de CO<sub>2</sub>: pourquoi alors interdire de tels véhicules?

Voilà les motifs principaux qui poussent la majorité de la commission à vous inviter à ne pas donner suite à cette initiative parlementaire.

**Christ Katja (GL, BS):** Ich vertrete hier die Minderheit der Kommission, und ich sage Ihnen, wieso die Minderheit die parlamentarische Initiative gerne unterstützen möchte: Dass wir ab 2035 nur noch Neuwagen zulassen dürfen, die im Betrieb klimaneutral sind, haben wir bereits beschlossen. Sie fragen sich, wann und wo? Das Verbot ist im Ziel des Pariser Abkommens, bis 2050 klimaneutral zu sein, inkludiert. Wenn wir nämlich davon ausgehen, dass Autos eine Nutzungsdauer von ungefähr fünfzehn Jahren haben, entspricht ein Verkaufsverbot ab 2035 lediglich der mathematischen Logik. Eine Vielzahl von Herstellern wird übrigens – Verbot hin oder her – bereits vor 2035 nur noch Autos ohne Verbrennungsmotoren produzieren. Bereits 2020 hat sich z. B. die Amag als grösster Schweizer Importeur explizit für ein Verbot ausgesprochen.

Man kann sich fragen, wieso die Branche ein explizites Zulassungsverbot unterstützt und nach einem rechtlichen Rahmen verlangt. Die logische Antwort lautet: Es hat eben auch für die Branche selbst Vorteile. Das Verbot schafft Verbindlichkeit und damit auch Planungssicherheit. Investitionen können zielgerichtet eingesetzt und Fehlinvestitionen vermieden werden. Eine verbindliche Vorgabe ist somit wirtschaftlich. Die Spielregeln sind klar, und zwar für alle frühzeitig. Mit "alle" meine ich auch die Politik, die dann ihrerseits für optimale Rahmenbedingungen und die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur verantwortlich ist.

Soeben hat auch das EU-Parlament in Strassburg beschlossen, ab dem Jahr 2035 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zuzulassen. Damit ist für Benzin- und Dieselautos Schluss. Dies gilt auch dann, wenn synthetische die fossilen Kraftstoffe ersetzen.

Eine Minderheit pochte vergebens auf eine technologieoffene Definition des Verbots. Mit technologieoffener oder ohne technologieoffene Definition, ganz ohne jegliche Regelung laufen wir jedenfalls Gefahr, dass ab 2035 die europäischen Restbestände der alten Verbrenner in der Schweiz verkauft werden. So würde unser Markt für die neuen Technologien geschwächt, und als Folge davon würden Fortschritt und Innovation gelähmt. Vorreiter der Elektromobilität wie Norwegen oder Holland setzen sehr früh klare Zeichen und verbieten den Verbrenner sogar noch deutlich vor 2035. Das Resultat ist, dass die Anteile

AB 2023 N 543 / BO 2023 N 543

an Elektroautos höher sind als anderswo, die CO<sub>2</sub>-Werte der Neuwagenflotte massiv besser sind und die Infrastruktur bereits gut entwickelt ist.

Welches sind nun die Argumente der Mehrheit, die die vorliegende parlamentarische Initiative ablehnt? Geht es ganz grundsätzlich um die Fertigstellung einer Regelung, oder wird, wie im EU-Parlament, über eine technologieoffene Formulierung gestritten? Eigentlich darf diese parlamentarische Initiative nur ablehnen, wer gar keine Regelung möchte. Denjenigen, die eine technologieoffene Formulierung wollen, kann ich erfreulicherweise Folgendes berichten: Das Parlamentsgesetz sagt, dass in der ersten Phase lediglich über den grundsätzlichen Handlungsbedarf entschieden wird. Falls wir diesen bejahen, wird in der zweiten Phase ein konkreter



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2023 • Vierzehnte Sitzung • 15.03.23 • 15h00 • 22.450  
Conseil national • Session de printemps 2023 • Quatorzième séance • 15.03.23 • 15h00 • 22.450



Erlassentwurf ausgearbeitet.

Vielleicht langweile ich Sie mit diesen Ausführungen. Aber die Gegner argumentieren unverständlichlicherweise, die Initiantin fordere ein Verbrennerverbot, man wolle aber eine technologieoffene Formulierung und lehne folglich den Vorstoss ab. Wir sind doch die gesetzgebende Behörde und können im Rahmen des Erlassentwurfes in der zweiten Phase sowohl die Jahreszahl als auch die genaue Formulierung eines allfälligen Verbots diskutieren und selber definieren. Das wissen Sie genau. Die Mehrheit wird dann über die Eckwerte entscheiden. Wer also hier und heute dieser Initiative keine Folge gibt, will überhaupt keine Regelung, weder heute noch morgen, weder mit noch ohne Technologieoffenheit. Damit würde die Branche ins Abseits gestellt, gegenüber Europa benachteiligt und ohne Planungssicherheit zurückgelassen.

Die Minderheit möchte diese Planungssicherheit wahren und beantragt deshalb, der parlamentarischen Initiative Folge zu geben. Denn wie schon Abraham Lincoln zu sagen pflegte: Die beste Möglichkeit, die Zukunft vorherzusagen, ist, sie selbst zu gestalten.

**Bregy Philipp Matthias (M-E, VS):** Geschätzte Kollegin Christ, Sie haben gesagt, in der EU würden die Verbrennungsmotoren demnächst verboten. Ist es nicht vielmehr so, dass dieses Verbot bereits am Veto von Deutschland gescheitert ist?

**Christ Katja (GL, BS):** Ja, vielleicht ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Grundsätzlich ändert es an meinen Ausführungen nichts, wenn wir über die technologieoffene Formulierung streiten – das ist der Streitpunkt zwischen den E-Fuels und den konventionellen Kraftstoffen. Das ändert an der Tatsache nichts, dass wir, wenn wir der parlamentarischen Initiative Folge geben, das genau so machen können, wie wir das hier für richtig halten.

**Suter Gabriela (S, AG):** Die Tage des Verbrennungsmotors sind gezählt, und das aus gutem Grund. Der Verkehrssektor ist für etwa einen Dritteln der CO2-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. Im Gegensatz zu anderen Sektoren erreichte der Verkehrssektor seine Verminderungsziele nicht, obwohl die Fahrzeuge etwas effizienter geworden sind. Das hat damit zu tun, dass die Schweizer Bevölkerung besonders viele Kilometer mit dem Privatauto zurücklegt und dass auf Schweizer Strassen besonders viele sehr schwere Fahrzeuge fahren.

Es schleckt keine Geiss weg, dass wir uns, um das Netto-null-Ziel zu erreichen, auch klimaneutral fortbewegen müssen. Dazu gehört neben der Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr auch die schnelle Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs. Elektroautos sind etwa viermal energieeffizienter als Autos, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden. Durchschnittlich wird ein Personenwagen in der Schweiz etwa 14 Jahre lang gefahren, zuerst acht Jahre vom Ersthalter, danach noch einmal etwa sechs Jahre als Occasionsauto. Je schneller wir also auf klimaneutrale Autos umsteigen, desto schneller erreichen wir die Klimaziele auch im Verkehrsbereich.

Deshalb beantrage ich mit meiner parlamentarischen Initiative, ein ab 2035 geltendes Verbot für die Zulassung von Neuwagen mit Verbrennungsmotoren gesetzlich zu verankern. Bestehende mit Benzin oder Diesel betriebene Autos wären vom Verbot nicht betroffen. Als ich die parlamentarische Initiative eingereicht habe, zeichnete sich in der EU die Einführung von genau einem solchen Verbot ab. Mittlerweile hat das EU-Parlament Mitte Februar seine endgültige Zustimmung für das Aus des Verbrennungsmotors für Neuwagen ab dem Jahr 2035 gegeben. Ab diesem Datum sollen keine Autos mit Diesel- oder Benzinmotor mehr neu zugelassen werden. Es fehlt jetzt aber noch die Zustimmung der einzelnen EU-Staaten. Wir haben es gehört: In den Diskussionen in Deutschland gehen die Emotionen hoch. Streitpunkt in den Verhandlungen ist momentan, ob es eine Ausnahme für mit synthetischen Kraftstoffen betriebene Autos geben soll.

Ich habe in der Kommission deutlich gemacht, dass ich für Anpassungen des Textes in der zweiten Phase der parlamentarischen Initiative durchaus offen bin, sei dies betreffend die Jahreszahl, betreffend die Ausnahmeregelungen oder betreffend die Formulierung, ob jetzt ein Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotoren oder von fossil betriebenen Neuwagen verankert wird. Ob man die Formulierung "technologieoffen" oder "technologienutral" wählt oder nur noch "klimaneutral" betriebene Neuwagen zulassen will, muss man dann vertieft diskutieren. Es wäre sicher sinnvoll, dass sich die Schweiz dann am Verbot der EU orientiert.

Ich fasse zusammen: Der Handlungsbedarf in Bezug auf die Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor ist absolut unbestritten. Ein klares Ausstiegsdatum bietet Planungssicherheit für die Hersteller, für die Zulieferer – davon haben wir in der Schweiz auch viele – und für die Käuferschaft. Ein Gleichschritt mit der EU ist sinnvoll, und die Frist gibt Planungssicherheit. Es geht heute um ein grundsätzliches Bekenntnis dazu, sich von diesen mit fossilen Energien betriebenen Personenwagen ab 2035 zu verabschieden.

Ich danke Ihnen, wenn Sie meiner parlamentarischen Initiative Folge geben.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2023 • Vierzehnte Sitzung • 15.03.23 • 15h00 • 22.450  
Conseil national • Session de printemps 2023 • Quatorzième séance • 15.03.23 • 15h00 • 22.450



**Präsident** (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Die Mehrheit der Kommission beantragt, der Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Christ beantragt, ihr Folge zu geben.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.450/26459)

Für Folgegeben ... 83 Stimmen

Dagegen ... 106 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2023 N 544 / BO 2023 N 544