



09.067

**Für ein gesundes Klima.
Volksinitiative.
CO2-Gesetz. Revision****Pour un climat sain.
Initiative populaire.
Loi sur le CO2. Révision***Fortsetzung – Suite*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.03.10 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.03.10 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 31.05.10 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 01.06.10 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.06.10 (FRIST - DÉLAI)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.03.11 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.03.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.03.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.11 (FRIST - DÉLAI)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.06.11 (FRIST - DÉLAI)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.09.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.12.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 20.12.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.12.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.12.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.02.12 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**1. Bundesgesetz über die Reduktion der CO2-Emissionen
1. Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO2***Art. 12*

Leuthard Doris, Bundesrätin: Unter konzeptionellem Gesichtspunkt ist das tatsächlich ein wichtiger Artikel. Der Bundesrat unterstützt weiterhin die Minderheit Diener Lenz bzw. den Beschluss des Nationalrates, und zwar aus folgenden Gründen.

Heute haben wir ein System, das auf der CO2-Abgabe basiert. Von dieser können sich die Unternehmen auf Gesuch hin befreien lassen. Sie kommen dann, wenn sie ein grosses Emissionsvolumen haben, in das schweizerische ETS. Die kleineren Unternehmen können sich nach vereinfachten Bedingungen befreien lassen; sie unterstehen nicht dem ETS. Dieses System mit den drei Säulen wollen wir in Zukunft weiterführen.

Die Problematik ist nun die folgende: Wir haben das Abkommen betreffend das europäische ETS noch nicht ausgehandelt. Herr Direktor Oberle ist nicht hier, weil heute offiziell die erste Verhandlungsrunde mit Brüssel stattfindet. Der Bundesrat hat deshalb seine Konzeption in Artikel 12 programmatisch umgesetzt: die CO2-Abgabe als Grundsatz, auch für die Unternehmen, dann das ETS Europa für die grossen Unternehmen und die Befreiungsmöglichkeit ohne ETS für die kleinen Unternehmen. Es ist so, dass das im Moment viele Fragen aufwirft und dass Zweifel bestehen. Wir meinen, dass uns die Formulierungen in Artikel 12 grösstmögliche Flexibilität lassen und dass damit nichts präjudiziert wird.





Frau Diener hat zu Recht gesagt: Wenn Sie der Mehrheit folgen, haben Sie konzeptionell gesehen ein System mit Abgabebefreiten, die in einem schweizerischen ETS Zertifikatehandel betreiben, und mit Grossunternehmen, die im EU-ETS Zertifikatehandel betreiben. Das heisst effektiv, dass wir zwei ETS haben, und natürlich heisst es auch, dass es unterschiedliche Bedingungen gibt. Die Preise für CO₂-Zertifikate werden sich nur schon aufgrund der Grösse des Markts und aufgrund der Wirtschaftlichkeit anders bewegen. Das heisst, Sie haben Wettbewerbsverzerrungen. Das ist völlig klar, und das ist schon vom Konstrukt her weder umwelt- noch wirtschaftsfreundlich.

Sie hätten dann auch die Problematik, dass eine völlig freie Wahl möglich wäre. Macht man jetzt beim schweizerischen Emissionshandelssystem mit oder beim EU-ETS? Das würde eine Ungleichbehandlung darstellen, nur schon zwischen den schweizerischen Unternehmen und erst recht zwischen Schweizer und EU-Unternehmen.

Gleichzeitig wollen wir aber bei diesem EU-ETS mitmachen und können dann doch nicht behaupten, die Schweizer Unternehmen hätten völlig andere Bedingungen als europäische Unternehmen. Ein deutsches Unternehmen, das die Schwelle überschreitet, muss zwingend in diesem EU-ETS mitmachen. Es hat keine Wahl. Wie, stellen Sie sich vor, können wir mit einem Konstrukt verhandeln, das beinhaltet, dass Schweizer Unternehmen wählen können? Also, ich weiss nicht, wie Sie das in Brüssel durchsetzen wollen. Damit kommen Sie bis zur Türschwelle, aber nicht sehr viel weiter. Für uns ist das etwas, das im Moment vielleicht als Übergangslösung funktioniert. Wenn Sie bereits heute sagen, dass Sie das dann sofort revidieren würden, dann können Sie das schon beschliessen. Für mich ist das für die Verhandlungen keine Grundlage, muss ich Ihnen sagen. Aber die Revision ist unausweichlich: Mit diesem System werden wir nicht überleben, wenn wir ans ETS von Europa anknüpfen wollen. Sinn macht nur ein europäischer ETS-Markt mit einer Gleichbehandlung der Unternehmen. Das muss das Ziel sein.

Herr Büttiker hat zu Recht aufgeworfen, dass heute etwa 350 Unternehmen im ETS der Schweiz mitmachen. Weshalb machen diese dort mit? Weil sie sagen, dass ihr Unternehmen CO₂-intensiv sei. Das sind vor allem die Schwerindustrie und die Papierindustrie. Sie kalkulieren; sie sagen, die CO₂-Abgabe sei für ihr Unternehmen viel zu teuer, sie müssten einen Teil der Emissionen in diesem Handelssystem anbinden können. Mit Ihrem Entscheid bei Artikel 3 zum Reduktionsziel haben Sie beschlossen, die CO₂-Abgabe tendenziell erhöhen zu wollen; sowohl auf den Brennstoffen als auch auf den Treibstoffen werden wir das tendenziell einführen. Die CO₂-Abgabe wird für diesen Bereich der Industrie also noch teurer. Das heisst, wir werden tendenziell wahrscheinlich mehr Unternehmen als nur die 350 haben, die aufgrund der Rahmenbedingungen in der Schweiz nach anderen Möglichkeiten suchen werden. Das ist logisch. Am Schluss geht es um Geld und um Arbeitsplätze. Diese emissionsintensiven Unternehmen werden ihre Produktion sonst aus der Schweiz auslagern, weil es hier zu teuer ist. Also müssen wir für sie doch Rahmenbedingungen schaffen, damit keine Unsicherheit darüber besteht, was passiert, damit keine Unsicherheit darüber besteht, was die CO₂-Zertifikate in einem europäischen System kosten werden.

Die grosse offene Frage betrifft die Eintrittsschwelle. Herr Büttiker hat zu Recht gesagt, heute sei sie im schweizerischen ETS bei etwa 10 000 Tonnen, im europäischen ETS bei rund 25 000 Tonnen festgelegt. Das ist im Moment eine Knacknuss. Wenn die EU darauf beharrt, dass die Schwelle bei uns dieselbe sein muss wie im EU-System, dann werden wir in der Schweiz nur vielleicht dreissig Unternehmen haben, die derart emissionsintensiv sind und überhaupt am Handel teilnehmen können. Das heisst, die anderen bezahlen, die anderen haben dann wirklich das Damoklesschwert der Abgabe, die Sie jetzt ja noch erhöhen werden, über sich.

AB 2011 S 140 / BO 2011 E 140

Das ist das Fazit. Weil die schweizerische Volkswirtschaft nun eben anders strukturiert ist als die europäische Volkswirtschaft, weil wir sehr viele dienstleistungsorientierte und nicht sehr viele emissionsträchtige Unternehmen haben, ist es wichtig, dass wir das System mit dem heutigen Schwellenwert überführen können. Sonst haben viele Unternehmen, die bisher investiert haben, die das Grösstmögliche gemacht haben, jetzt aber nicht noch weiter gehen können, einen Nachteil.

Nochmals zum Beispiel Emmi und zu Herrn Graber, der das Unternehmen als Verwaltungsratspräsident leitet: Die Emmi hat viel gemacht, sie muss das mit den neuen Zielen jetzt aber verdoppeln und verdreifachen. Die Emmi wird kalkulieren, sie wird rechnen und sich fragen, was sie noch umstellen kann. Die Heizsysteme wurden vielleicht bereits geändert, der Fahrzeugpark wurde umgestellt – da sind die Möglichkeiten nicht mehr gross, und dann ist die Abgabe teuer. Ein Handelssystem ist also eine Ergänzung für all diejenigen Unternehmen, die schon viel gemacht haben und deren Reduktionspotenzial nicht mehr so gross ist, denn dort wird die Abgabe teuer.

Das ist im Moment die Unsicherheit, die wir haben. Wir meinen mit dem Entwurf des Bundesrates, dem der Na-





tionalrat zugestimmt hat: Es ist zentral, dass es eine Befreiungsmöglichkeit geben muss. Die Unternehmen, die befreit sind, können dann aber nicht noch ein Schweizer und ein ETS-System haben, weil das Parallelsystem dann einfach nicht europakompatibel ist; das führt zu Wettbewerbsverzerrungen und zu einer Ungleichbehandlung der verschiedenen grossen Schweizer Unternehmen wie auch der Schweizer und der europäischen Unternehmen. Deshalb meinen wir, dass die Konzeption des Bundesrates richtig ist – im Bewusstsein, dass noch viele Fragen offen sind. Die sind ja aber Gegenstand der Verhandlungen, das werden wir Ihnen präsentieren. Falls dann Anpassungen des CO₂-Gesetzes nötig sind, kommen die ja zusammen mit der Botschaft über das ETS. Deshalb glauben wir, dass die Konzeption das abfedert, auch wenn jetzt noch Unsicherheit über das Ergebnis besteht.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 14 Stimmen

Art. 13

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... kann der Bundesrat im Einvernehmen mit der Branche zur Teilnahme am Emissionshandelssystem verpflichten. Den verpflichteten Unternehmen steht die Wahl des Emissionshandelssystems nach Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a oder b offen.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Diener Lenz, Brändli, Cramer, Fetz, Forster, Janiak)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 13

Proposition de la majorité

Al. 1

D'entente avec le secteur économique concerné, le Conseil fédéral peut obliger ... à participer au système d'échange de quotas d'émission. Les entreprises concernées ont le choix entre les systèmes d'échange énoncés à l'article 12 alinéa 1 lettre a et lettre b.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Diener Lenz, Brändli, Cramer, Fetz, Forster, Janiak)

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Wir haben über diese Bestimmung bei Artikel 12 entschieden.

Angenommen gemäss Antrag der Minderheit

Adopté selon la proposition de la minorité

Art. 14, 15

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 16

Antrag der Kommission

Abs. 1



Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

Streichen

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 16

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

Biffer

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 17

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 18

Antrag der Kommission

Abs. 1

... einen Betrag von 125 Franken pro Tonne ...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18

Proposition de la commission

Al. 1

... un montant de 125 francs par tonne ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Hier drängt sich eine Erklärung auf. Der Entwurf des Bundesrates, wonach die Abgabe 160 Franken beträgt, basiert auf dem Euro-Kurs im Zeitpunkt des Beschlusses der Botschaft. Wir haben uns gesagt, wenn schon absehbar ist, dass gewisse Vereinheitlichungen mit der EU geschehen, sollten auch die Bussen jenen in der EU entsprechen. Deshalb sind wir aufgrund des neuen Kurses zu einem Betrag von 125 Franken gekommen.

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1





Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Mindestens 70 Prozent der CO₂-Emissionen müssen mit Massnahmen im Inland kompensiert werden. (Rest streichen)

Abs. 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 3

...

b. primär auf die Produktion von Wärme ...

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Au minimum 70 pour cent des émissions de CO₂ doivent être compensées par des mesures en Suisse. (Biffer le reste)

Al. 2bis

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

(la modification ne concerne que le texte allemand)

Angenommen – Adopté

Art. 20

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 21, 22

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 23

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Art. 23

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 24, 25

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 26

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3–5

Streichen

Antrag der Minderheit

(Cramer, Berset, Diener Lenz)

Abs. 2

Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ 90 Franken. Der Bundesrat kann ihn schrittweise bis auf höchstens 180 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.

Antrag Hess

Abs. 2

Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ 36 Franken. Der Bundesrat kann ihn bis auf höchstens 120 Franken erhöhen, falls die gemäss Artikel 3 für die Brennstoffe festgelegten Zwischenziele nicht erreicht werden.

Art. 26

Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3–5

Biffer

Proposition de la minorité

(Cramer, Berset, Diener Lenz)

Al. 2

Le montant de la taxe est de 90 francs par tonne de CO₂. Le Conseil fédéral peut l'augmenter progressivement jusqu'à 180 francs si les objectifs intermédiaires concernant les combustibles selon l'article 3 ne sont pas atteints.

Proposition Hess

Al. 2



Le montant de la taxe est de 36 francs par tonne de CO₂. Le Conseil fédéral peut l'augmenter jusqu'à 120 francs si les objectifs intermédiaires concernant les combustibles selon l'article 3 ne sont pas atteints.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Indirekt wurde im Rahmen der Beratung von Artikel 3 auch recht intensiv über diese Bestimmung diskutiert. Auf den einfachsten Nenner gebracht, ist dies nun eine der Massnahmen, welche die damalige Minderheit vorschlägt, um ein erhöhtes Ziel zu erreichen, nämlich die Erhöhung des Abgabesatzes für Brennstoffe. Sie schreibt einen Mindestbetrag von 90 Franken vor; das heisst, dass ab dem Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes der Abgabesatz für Brennstoffe um diese Differenz zwischen heute 36 und 90 Franken, also um 54 Franken, ansteigen wird.

Weiterer Erklärungen bedarf dieser Artikel nicht, weil er aus dem Wortlaut heraus erklärbar ist.

Cramer Robert (G, GE): Le texte de l'amendement est simple. Il s'agit d'augmenter le montant de la taxe pour le faire passer de 36 francs par tonne de CO₂ à 90 francs et de donner la possibilité au Conseil fédéral de l'augmenter progressivement jusqu'à un montant de 180 francs.

D'où vient ce montant de 90 francs? Il n'est pas arbitraire, il ne sort pas de l'imagination des membres de la minorité, il provient d'un arrêt du Tribunal fédéral qui a eu à se pencher

AB 2011 S 142 / BO 2011 E 142

sur la façon dont on pouvait calculer les prélèvements faits au titre de la RPLP, c'est-à-dire de la taxe qui frappe les poids lourds. Le Tribunal fédéral a estimé que ce montant de 90 francs non seulement était adéquat pour calculer ce que coûtent les poids lourds en termes de coûts externes de CO₂, mais qu'on devait même admettre qu'il s'agissait d'un montant minimum à cet égard. C'est ainsi une façon de tenir compte des nuisances environnementales, des nuisances aussi sur la santé humaine qui sont provoquées par les émissions de CO₂. Cela pour indiquer d'où sort ce montant de 90 francs.

Maintenant, quant aux effets que l'on peut escompter d'une telle taxe, il y a un certain nombre d'avantages qui sont évidents si l'on pense à ce qui s'est produit en 2008. Vous vous en souvenez, c'est une année où le coût des hydrocarbures a augmenté de façon extrêmement importante, et on en a ressenti les effets immédiatement. En l'espace de quelques mois, on a vu un certain nombre d'innovations en matière d'isolation des bâtiments, on a vu un véritable engagement des propriétaires pour essayer de diminuer leur facture de chauffage. Cela montre donc que le marché est très réactif lorsqu'il s'agit du prix des hydrocarbures et que, dès l'instant où un certain montant est atteint, on déclenche de façon presque automatique toute une série d'innovations, de rénovations et d'économies d'énergie.

Vous voyez qu'au fond, cette augmentation de la taxe permet véritablement de faire jouer les mécanismes du marché. Il ne s'agit pas de dire aux propriétaires: "Voilà ce que vous devez faire pour isoler vos maisons"; il ne s'agit pas de fixer des normes en matière de construction; il s'agit simplement de fixer le coût des hydrocarbures à un montant tel que cela rende intéressante la possibilité de rénover ces bâtiments. D'autre part, ce genre de taxe entraîne des coûts administratifs minimes, et cela est également un élément très fort en sa faveur.

Enfin, je relève qu'en ce qui concerne les comparaisons internationales, la Suisse est un des pays où le coût de l'énergie est le moins cher. J'ai même des données qui m'indiquent que le coût du mazout en Suisse serait le moins élevé de l'Europe de l'Ouest. Donc véritablement, avec ce genre de taxe, on essaie simplement de relever le coût du mazout de telle sorte qu'on déclenche auprès des propriétaires l'acte d'isoler leur bâtiment, ce qui est nécessaire si l'on veut diminuer de façon sensible nos émissions de gaz à effet de serre. J'ajoute aussi que, d'après les chiffrages qui ont été faits, c'est une des mesures les plus efficaces si l'on veut diminuer dans le pays nos émissions de gaz à effet de serre.

C'est la raison pour laquelle je vous demande de soutenir la proposition de la minorité.

Hess Hans (RL, OW): Die Mehrheit der Kommission hat sich für den Entwurf des Bundesrates ausgesprochen, der grundsätzlich eine Abgabe von 36 Franken pro Tonne CO₂ vorsieht. Eine Anpassung der Abgabe ist mit dem Mehrheitsantrag frühestens per 2016 möglich. Ich gehe einmal davon aus, dass die Daten aus den Jahren 2014 und 2015 die Entscheidungsgrundlagen bilden. Das hat auch bedeutende Auswirkungen auf das sehr erfolgreiche Gebäudesanierungsprogramm, welches bereits heute überbucht ist. Bis zur ersten Anpassungsmöglichkeit würden die Mittel für das nationale Gebäudesanierungsprogramm auf dem heute schon nicht ausreichenden Niveau eingefroren, würden sanierungswillige Gebäudeeigentümer verärgert und würde die Umsetzung von Massnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstosses im Gebäudebereich gebremst.

Der Minderheitsantrag hingegen lässt eine flexible, rasche Anpassung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, in Anlehnung an die Zwischenziele für die fossilen Brennstoffe, zu und führt damit auch zu einer flexiblen, bedarfsorientierten Ausstattung des nationalen Gebäudesanierungsprogramms. Die Schwachstelle des Min-



derheitsantrages liegt bei der hohen Mindestabgabe von 90 Franken pro Tonne CO₂ und bei der ebenfalls hohen maximalen Abgabe von 180 Franken.

Mein Antrag verbindet den bundesrätlichen Entwurf mit dem Minderheitsantrag und schliesst die Nachteile beider Varianten aus. Die Grundabgabe beträgt 36 Franken und kann vom Bundesrat in Abhängigkeit vom Zielerreichungsgrad auf maximal 120 Franken erhöht werden. Gleichzeitig kann die Abgabenhöhe ohne Zeitverzug den klimapolitischen Herausforderungen angepasst werden, und bei Bedarf kann die Alimentierung des nationalen Gebäudesanierungsprogramms verstärkt werden. Beides führt zu einer stärkeren und rascheren CO₂-Reduktion und damit zu einer wirkungsvollen Schweizer Klimapolitik.

Wir haben bei Artikel 3 dem Reduktionsziel gemäss Minderheit bzw. Nationalrat zugestimmt. Der vorliegende Artikel 26 enthält aber einen Zielpfad, welcher tiefer angelegt ist und namentlich nur die Reduktionsleistung für die Mehrheitsvariante erbringt. Die Flexibilität meines Einzelantrages ermöglicht es nun, dass wieder Kohärenz zwischen den Massnahmen im Brennstoffbereich und dem Klimaziel hergestellt wird.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. Damit schaffen wir eine Differenz, sodass der Nationalrat nochmals über die Bücher gehen kann.

Diener Lenz Verena (CEg, ZH): Wer A sagt, muss nachher auch B sagen. Das hat uns unsere Bundesrätin auch im Eintretensvotum klar vor Augen geführt. Wir haben uns in Artikel 3 ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, wir haben eine klare Mehrheit dafür gefunden. Jetzt müssen wir einfach konsequent sein. Auch Kollegin Forster hat in ihrem Eintretensvotum gesagt, dass es darum gehe, eine Kompatibilität zu schaffen und nicht eine Widersprüchlichkeit, wie es der Nationalrat in der ersten Lesung dieses Gesetzes gemacht hat. Darum spreche ich jetzt auch zum Antrag der Minderheit Cramer, der ich ebenfalls angehöre.

Der Mindestabgabesatz von heute 36 Franken pro Tonne CO₂, das sind 9 Rappen pro Liter Heizöl, soll direkt auf 90 Franken pro Tonne CO₂, das sind 24 Rappen pro Liter Heizöl, erhöht werden. Das Bundesgericht hat im letzten Jahr, im April, in einem Urteil festgehalten, dass 90 Franken pro Tonne CO₂ durchaus einem konservativen Mindestansatz für die externen Kosten von CO₂ entsprechen. Somit sei es rechters, diesen für die Berechnung der LSVA zu verwenden. Deshalb muss dieser Mindestsatz auch in möglichst allen anderen Abgabesystemen angewandt werden. Die Internalisierung externer Kosten muss das Minimalziel sein, auch in unserem Rat.

Die hohen Ölpreise in den Jahren 2007 und 2008 haben tatsächlich die Heizungswahl beeinflusst. Bereits bewirken die tieferen Erdölpreise seit 2009 wieder eine Trendumkehr zu fossilen Heizungen; das beweisen Statistiken. Anbieter von verschiedenen Heizungssystemen haben Folgendes gesagt: Während im Jahr 2008 das Interesse an alternativen Heizsystemen – ich denke da z. B. eben auch an Holzheizungen – an Messen und an Kundenberatungsstellen riesig gewesen sei, habe dieses im Jahr 2009 bereits wieder abgenommen. Ab 100 Franken pro 100 Liter Heizöl rechnen sich eben viele alternative Systeme, und wenn der Preis darunterfällt, nicht mehr. Oder anders gesagt: Sobald der Ölpreis sinkt, werden bestehende Ölheizungen wieder durch Ölheizungen ersetzt, ohne dass Alternativen ernsthaft geprüft werden.

Die Abgabesätze, wie sie von der Minderheit formuliert werden, sind immer noch ein liberales Instrument für die CO₂-Zielerreichung. Sie schreiben nichts vor, sondern sie lassen den Markt über das Portemonnaie spielen. Der Ölpreis, das ist unbestritten, und damit auch die CO₂-Abgabe beeinflussen ganz klar das Investitions- und das Nutzverhalten der Kundinnen und Kunden. Da wir ja mit der neuen Regelung die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe in unserem Land verbrauchen, können wir auch sagen, dass die Kaufkraft dieser Abgabe in unserem Land bleibt und unsere Volkswirtschaft stützt.

Es gilt auch zu betonen, dass Öl in der Schweiz extrem günstig ist. Die Schweiz hat heute den tiefsten Ölpreis von Westeuropa. Höhere Ölpreise helfen beim Umstieg auf andere Heizsysteme und bessere Wärmedämmungen. Schweden hat bereits seit 1991 eine CO₂-Abgabe auf Brennstoffen, welche 2007 auf 138 Franken pro Tonne CO₂ erhöht

AB 2011 S 143 / BO 2011 E 143

wurde. Dies hat bewirkt, dass es nur noch wenige ölbeheizte Gebäude gibt und die verbleibenden Ölheizungen bis 2020 sogar ganz verschwinden werden. Das verlangen wir nicht. Aber es zeigt eben, dass der Preis und die Abgabehöhe absolut zentral für das Verhalten der Bevölkerung sind.

Aus diesen Überlegungen möchte ich Sie bitten, hier die Minderheit zu unterstützen und auch mit den Massnahmen zu zeigen, dass es uns mit unserer Zielerreichung ernst ist.

Forster-Vannini Erika (RL, SG): Ich kann nur unterstützen, was Frau Diener gesagt hat; ich möchte ihre Ausführungen nicht wiederholen. Ich bin hier nicht bei der Minderheit, weil ich bei Artikel 3 der Möglichkeit der



Kompensation im Ausland das Wort geredet habe. Aber all jene, die der Minderheit zugestimmt haben, die ja obsiegt hat, sind hier nun gefordert. Es geht nämlich darum, Massnahmen und Ziel in Einklang zu bringen. Zwar besteht so oder so immer noch die Möglichkeit, dem Nationalrat die Gelegenheit zu geben, sich noch einmal Gedanken zu machen. Aber es wäre besser, wenn es uns gelänge, Ziel und Massnahmen in Einklang zu bringen.

Ich werde der Mehrheit zustimmen, aber all jene, die dem Ziel 20 Prozent im Inland das Wort geredet haben, sind jetzt aufgefordert, sich folgerichtig hier der Minderheit anzuschliessen.

Imoberdorf René (CEg, VS): Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, was für Anträge es im Nationalrat gab: Ein Antrag lautete auf 12 Franken pro Tonne, und der höchste Antrag lautete auf 60 Franken pro Tonne. Jetzt gehen wir sogar auf 90 Franken. Ich möchte doch daran erinnern: 36 Franken Abgabe pro Tonne machen immerhin fast 10 Rappen pro Liter – 10 Rappen pro Liter Heizöl! Jetzt wird das mehr als verdoppelt, dann sind das nachher 25, 26 Rappen. Es gibt einfach immer noch Leute, die auf die Ölheizung angewiesen sind; sie können nicht substituieren. Aber jetzt sitzen wir natürlich etwas in der Falle, und wir müssen die Massnahmen nach oben anpassen, damit wir einigermassen auf diese 20 Prozent Reduktion im Inland kommen. Ich beantrage Ihnen innigst, der Mehrheit zu folgen.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Die Bemerkung von Frau Forster ist natürlich richtig, aber ich ziehe eine andere Konsequenz. Ich war natürlich bei diesem Artikel bei der Mehrheit; ich werde der Minderheit zustimmen wegen der Kohärenzproblematik, die wir angedeutet haben.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Jetzt kommt halt dann ein bisschen der Tatbeweis, es ist leider so. Wie Frau Diener, Frau Forster und auch Herr Imoberdorf gesagt haben: Wenn man jetzt ein reines Inlandziel setzt, dann reichen die bisherigen Massnahmen nicht aus; das haben wir Ihnen deutlich gesagt. Die bisherigen Massnahmen sind zu erweitern, das heisst, die Abgabe auf Brennstoffen von 36 Franken reicht nicht aus. Natürlich können wir im Moment noch nicht sagen, ob wir bei 90, bei 120 Franken landen; der Bereich ist offen. Es ist jetzt aber völlig klar: Sie müssen die Abgabe erhöhen. Im Konzept des Nationalrates – das ist dann das Schlimmste – wäre bei 60 Franken noch eine Genehmigung durch die Bundesversammlung vorgesehen. Bei einem Zeitraum von acht Jahren können wir Ihnen nicht nach vier Jahren eine Vorlage mit einer Erhöhung präsentieren, über die Sie dann zwei Jahre lang diskutieren. Es muss ein Meccano sein, der die Zuständigkeit klar dem Bundesrat zuweist und der festlegt, wann, bei welchen Zwischenzielen, die erreicht oder nicht erreicht werden, die Erhöhung stattfindet.

Wenn wir das reine Inlandziel bei den Brennstoffen innerhalb von acht Jahren erreichen wollen, dann ist aus Sicht des Bundesrates eine Erhöhung der Abgabe von 36 Franken unumgänglich. Das müssen Sie jetzt entscheiden. Wir haben im Entwurf des Bundesrates gesagt, dass bis zum Jahr 2014 auf jeden Fall eine Messung fällig ist. Je nachdem, wo wir stehen, müssen wir sofort auf 120 Franken hinaufgehen, vielleicht kommen wir mit 90 Franken noch durch. Es ist im Moment schwierig, dies abzuschätzen.

Der Kommissionssprecher hat es Ihnen auch deutlich gesagt: Das reine Inlandziel ist mit der heutigen Abgabenhöhe nicht zu erreichen. Insofern müsste ich eigentlich auch die Minderheit unterstützen oder Ihnen beim Entwurf des Bundesrates mindestens klar darlegen, dass wir Ihnen die Erhöhung relativ schnell mitteilen werden. Sie ist in Ihrem Inlandziel implizit enthalten und damit unumgänglich.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Ganz kurz – eine Parlamentsdebatte dient ja auch der Orientierung der Öffentlichkeit -: Wenn der Minderheitsantrag durchkommt, bedeutet dies, dass der Abgabesatz am 1. Januar 2013 – ich nehme an, das wird das Inkrafttretensdatum für dieses Gesetz sein – sofort auf 90 Franken erhöht wird. Es ist nahezu logisch, dass bei diesem extrem hohen Inlandziel wahrscheinlich sehr bald darauf eine Erhöhung auf 120 Franken erfolgt. Das bedeutet, dass für alle die Nebenkostenabrechnungen dann massiv steigen werden.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich appelliere an Ihre Selbstdisziplin, damit wir dieses Geschäft heute noch zu Ende beraten können.

Diener Lenz Verena (CEg, ZH): Nur ein Satz an den Kommissionssprecher: Diese Erhöhung kommt nur dort, wo nicht saniert wird. Wenn Gebäude saniert werden, brauchen sie nachher weniger Heizöl; es gibt viele Fälle, in denen die Kosten nach der Sanierung tiefer sind, auch wenn die Abgabe steigt.

Erste Abstimmung – Premier vote
Für den Antrag Hess ... 27 Stimmen





Für den Antrag der Mehrheit ... 10 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag Hess ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 13 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 27

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Berset, Berberat, Cramer, Diener Lenz, Forster)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Lombardi

Abs. 1

... Einfuhr von Treibstoffen. Er berücksichtigt ...

Abs. 2

Der Abgabesatz beträgt je Tonne CO₂ mindestens 120 Franken und höchstens 180 Franken.

Art. 27

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Berset, Berberat, Cramer, Diener Lenz, Forster)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Lombardi

Al. 1

... des carburants. A cet égard, il tient ...

Al. 2

Le montant de la taxe s'élève au minimum à 120 francs par tonne de CO₂ et à 180 francs au maximum.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Sie gestatten mir einen kurzen Rückblick auf die vorherige Abstimmung. Es ist nun genau das passiert, was wir gesagt haben: Wir

AB 2011 S 144 / BO 2011 E 144

setzen Ziele fest, und wenn es um die Massnahmen geht, kuschen wir.

Analoges gilt nun auch bezüglich der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen. Diejenigen, welche der Minderheit angehört haben, müssten folgerichtig dieser CO₂-Abgabe auf Treibstoffen zustimmen. Das ist zu entscheiden. Es ist aber auch öffentlich zu sagen, was das konkret bedeutet.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Das Wort ist offenbar bereits frei; ich bin überrascht! (*Heiterkeit*)

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Sie können nicht auf Schnelligkeit pochen und dann erstaunt sein, wenn man das auch befolgt. (*Heiterkeit*)

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Da haben Sie Recht!

Berset Alain (S, FR): En réalité, je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce qu'a dit Monsieur Schweiger. Il s'agit maintenant d'être cohérents. Notre conseil a décidé très clairement, à une majorité évidente, qu'il fallait aboutir à 20 pour cent de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le pays. C'est la discussion que nous avons menée ce matin – et au terme de laquelle nous avons voté – sur l'article 3.



Dès le moment où notre conseil s'est décidé dans ce sens, il n'y a plus vraiment d'autre solution, si nous voulons être cohérents, que de soutenir une taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants, par exemple – c'est la proposition de la minorité – sous la forme de ce que le Conseil fédéral souhaitait.

C'est une question de cohérence, et je crois que c'est suffisamment important pour nous inciter à suivre la minorité. Je vais ajouter un élément qu'on oublie souvent: dans la législation actuelle, le montant maximal de la taxe n'est pas de 120 francs – la possibilité de prélever d'une telle taxe existe déjà – mais de 210 francs. Or la majorité de la commission propose de passer à 0 franc. A partir de là, je crois que nous avons des arguments – la cohérence, la situation actuelle – pour montrer que nous aurions maintenant, si la proposition de la minorité était soutenue, et par là même la solution du Conseil fédéral, la possibilité de remettre en cohérence ce que nous avons décidé tout à l'heure à l'article 3 et les mesures qui doivent permettre d'atteindre ces buts.

Je vous incite donc à soutenir la proposition de la minorité de la commission.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Zwei Vorbemerkungen:

1. Ich bin ein Demokrat. Ich war gegen die Zielsetzung von 20 Prozent im Inland, eine deutliche Mehrheit des Rates hat aber so beschlossen. Es besteht hier keine Differenz zum Nationalrat; dieses Ziel ist jetzt so gesetzt worden. Es geht nun darum, es zu erreichen.

2. Ich versuche, mich kohärent zu bewegen. Wenn wir A gesagt haben, woran uns Frau Diener vorhin erinnerte, dann müssen wir auch B sagen. Es geht natürlich nicht, dass wir ein Ziel festlegen und dann die Massnahmen nicht ergreifen, die notwendig sind, um das Ziel zu erreichen. Ich muss sagen, dass ich bei der letzten Abstimmung extrem erstaunt war, dass die 26 Mitglieder des Rates, die vor ein paar Stunden für 20 Prozent waren – plus meine Stimme; das macht 27 Stimmen –, bei den Brennstoffen nicht die Minderheit unterstützt haben. Der Antrag der Minderheit bei Artikel 26 wäre die einzige Möglichkeit gewesen, mit dem man hätte versuchen können, das Ziel zu erreichen, nicht mit dem Antrag Hess. Es ist allerdings noch nicht gesagt, dass man mit dem Antrag der Minderheit das Ziel erreicht hätte.

Jetzt bei Artikel 27 kommt genau die gleiche Frage wieder: Wenn wir das Ziel von 20 Prozent erreichen wollen, und zwar zwischen 2013 und 2020, dann geht es nicht darum, dem Bundesrat die Möglichkeit zu geben, allenfalls eine Treibstoffabgabe einzuführen, wenn die Reduktionsziele nicht erreicht werden sollten. Es ist sicher, dass diese Abgabe notwendig ist. Der Bundesrat braucht kein Ermessen in dieser Frage; er muss jetzt das Ziel erreichen, das heisst, er muss die Massnahmen anwenden. Wir müssen für ihn den gesetzlichen Rahmen dazu schaffen.

Ich beantrage Ihnen deswegen erstens, dass wir zwar die bundesrätliche Fassung unterstützen, aber die Worte "soweit diese" – die CO₂-Abgabe – "zur Erreichung des Reduktionsziels nach Artikel 3 notwendig ist" streichen. Es ist zweifellos notwendig, diese Abgabe einzuführen. Es geht aber nicht darum zu bewerten, ob die Erreichung des Ziels das notwendig macht; es ist so, dass sie eingeführt werden muss.

Weiter sollte der Abgabesatz ja nicht höchstens 120 Franken betragen, hat doch der Bundesrat in seinem Entwurf auch eine Variante mit einem Satz von 180 Franken erwähnt. Die Bandbreite soll also zwischen 120 und allenfalls 180 Franken pro Tonne CO₂ liegen, was umgerechnet einem Betrag zwischen 28 und 45 Rappen pro Liter Benzin entspricht. Das ist die einzige Massnahme, die wir treffen wollen, um das Ziel zu erreichen. Wir hätten schon bei den Brennstoffen den Antrag der Minderheit unterstützen müssen; nun müssen wir mit meinem Antrag dem Bundesrat und grundsätzlich dem Bund die Waffen geben, damit er diesen Kampf gewinnen kann.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen.

Imoberdorf René (CEg, VS): Es ist für mich auch klar, dass vermutlich ohne Abgabe auf Treibstoffen das Ziel nur im Inland nicht erreicht werden kann. Trotzdem bin ich hier der Meinung, dass man keine Abgaben auf Treibstoffen erheben sollte, und zwar aus folgenden Gründen: Meiner Meinung nach werden die Verzerrungen zwischen Tal- und Berggebieten und zwischen verschiedenen Wirtschaftsbranchen, die mehr oder weniger Treibstoffe brauchen, durch die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen noch weiter vertieft. Es ist ganz klar, wenn ich in einer Agglomeration lebe, brauche ich kein Auto. Dann ist es mir natürlich egal, wie viel Lenkungsabgaben die anderen bezahlen, die auf den Individualverkehr angewiesen sind.

Ich möchte daran erinnern, dass die Berggebiete bereits heute einen riesigen Beitrag zur CO₂-Senkung leisten, und zwar mit der Produktion von CO₂-freiem Strom. Jetzt werden wir hier weiter zur Kasse gebeten. Ich bin überzeugt, dass die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen nur wenig Lenkung bringt. Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur brauchen wir aber das Steuersubstrat Treibstoff. Jetzt müssen wir die Mineralölsteuer erhöhen, gleichzeitig steigen momentan auch noch die Rohölpreise. Das heisst, die Treibstoffe werden massiv teurer. Das ist eine massive Benachteiligung der Randgebiete, die auf den Individualverkehr angewiesen sind, aber



auch eine Benachteiligung der Landwirtschaft. Aber da gibt es dann vielleicht wieder Subventionen. Ich möchte Sie bitten, hier der Mehrheit zu folgen und Artikel 27 zu streichen.

Brändli Christoffel (V, GR): Ich wollte bei Artikel 33 bezüglich dieser Abgaben etwas sagen. Ich binde das jetzt an dieser Stelle ein, weil es hier noch dramatischer aussieht. Ich glaube, man kann dieses Gesetz schon an die Wand fahren, wenn Sie jetzt die Abgaben auf diese Grössenordnungen bringen. 36 Franken entsprechen anscheinend 10 Rappen, also entsprechen 180 Franken einer Benzinpreiserhöhung von 50 Rappen. – Wie viel ist es? – Gut, dann sind es halt 20, 30 Rappen, an meiner Argumentation ändert das nichts. Was heisst das? Wir machen das als CO₂-Abgabe, und die CO₂-Abgabe wird an die Bevölkerung und an die Wirtschaft rückvergütet.

Ich möchte einfach nochmals auf dieses Thema kommen. Eine Lenkungsabgabe macht Sinn, wenn die Belastung eine Lenkungswirkung hat und wenn die Verteilung eine Lenkungswirkung hat. Ich habe in der Kommission einen Antrag gestellt, dass man bezüglich der Verteilung eine andere Regelung suchen soll, und ich bin immer noch der Meinung, dass man das nach dieser Gesetzgebung tun muss. Aber schauen Sie, was Sie jetzt beschliessen. Sie belasten den Automobilisten mit 30, 40 oder 50 Rappen pro Liter, und Sie nehmen das Geld und verteilen es an die Bevölkerung und

AB 2011 S 145 / BO 2011 E 145

an die Wirtschaft zurück. Ich habe gestern gesagt, wir geben der CS und der Novartis für die beiden CEO Boni, insgesamt über 50 000 Franken. Sie sprechen von Umwelt, von ökologischen Massnahmen, das ist doch ein Unsinn. Hier wollen Sie jetzt alle Automobilisten mit 50 Rappen pro Liter belasten und das in dieser Art verteilen, und Sie verteilen das auch an die Bevölkerung. Wenn die Bevölkerung einmal einige Hundert Franken bekommt, werden Sie das nie mehr abschaffen können. Dann werden Sie permanent jeden Bürger dieses Landes subventionieren müssen.

Ein Weiteres: Wir stehen bei der Finanzierung der Strassen vor einer dramatischen finanziellen Situation. Wir diskutieren bei der neuen Finanzierung über Erhöhungen der Benzinpreise. Es laufen Diskussionen, es gibt Leute, die sagen, einige Rappen, sofern sie zweckgebunden für die Strassen seien, seien diskutabel. Es gibt auch Gruppierungen, die sagen: keine neuen Steuern. Glauben Sie, Sie können jetzt hier um 50 Rappen für diese Umverteilung erhöhen und dann in zwei Jahren nochmals mit einer Benzinpreiserhöhung kommen, um die Strassenfinanzierung sicherzustellen?

Ich möchte Sie einfach bitten: Kommen Sie auf den Boden zurück, oder beschliessen Sie das; aber wenn Sie das beschliessen, dann können Sie auch gerade die Schlussabstimmung durchführen und die Vorlage ablehnen.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Ich habe vonseiten der Verwaltung abklären lassen, was diese Frankenbeträge bedeuten, denn das scheint mir für die Information der Öffentlichkeit, aber auch für unseren Entscheid massgebend zu sein: Wenn dem Antrag der Minderheit entsprochen wird, bedeutet dies eine Benzinpreiserhöhung um 28 Rappen pro Liter ab 1. Januar 2013. Wird dem Antrag Lombardi entsprochen und kommt der Bundesrat zur Auffassung, dass es zur Erreichung des Inlandzieles 180 Franken braucht, bedeutet dies eine Erhöhung um 45 Rappen pro Liter. Diese beiden Zahlen müssen Sie sich merken. Ich habe gestern eine etwas unglückliche Rechnung gemacht und von 12 Rappen gesprochen; der Betrag stimmt nicht.

Forster-Vannini Erika (RL, SG): Ich möchte Sie auf etwas aufmerksam machen: Der Bundesrat hat uns mit Artikel 3 vorgeschlagen, um 20 Prozent zu reduzieren, dies mit der Möglichkeit, einen Teil im Ausland zu kompensieren. Bei Artikel 27 schlägt er uns vor, den Abgabesatz zu erhöhen, wenn dies im Zusammenhang mit dem Reduktionsziel nach Artikel 3 notwendig werden sollte. Wenn Sie hier der Minderheit zustimmen, hat das nichts mit der Abstimmung von heute Morgen zu tun. Das, was Herr Lombardi beantragt, ist natürlich eine wesentliche Erhöhung des Abgabesatzes des bundesrätlichen Entwurfes. Von daher möchte ich Sie wirklich bitten, der Minderheit zuzustimmen. Ich bin mir nicht sicher, dass die 28 Rappen pro Liter, wie sie Herr Lombardi vorschlägt, notwendig sind, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Die Frau Bundesrätin sollte uns noch erläutern, ob der Antrag von Kollege Lombardi notwendig ist, damit wir das Ziel von 20 Prozent Kompensation CO₂ im Inland erreichen.

David Eugen (CEg, SG): Ich meine wie Kollege Brändli, dass ich, solange wir die Erträge aus der CO₂-Abgabe, die wir bei den Leuten einkassieren, unsinnig verwenden und nicht für den Abbau der CO₂-Belastung einsetzen, keine neuen Steuern mehr will. Das ist für mich ganz klar. Zuerst müssen wir das erfüllen. Heute werden mit den Erträgen aus der CO₂-Abgabe Dinge gemacht, die ich überhaupt nicht verstehe. Es werden



Krankenkassenprämien verbilligt, und das macht für mich keinen Sinn. Das Geld würde man besser und viel klüger für den Lenkungszweck einsetzen. Ich habe die Leute nie verstanden, die behauptet haben, man müsse das Geld zurückgeben und dürfe es nicht für die Lenkung einsetzen. Richtig ist, dass wir es nur für die Lenkung einsetzen dürfen, nur für den Abbau des CO₂-Ausstosses in der Schweiz – dafür dürfen wir es einsetzen – und nicht für andere Zwecke. Es macht für mich überhaupt keinen Sinn, von den Leuten weitere Abgaben zu verlangen, solange wir das nicht tun.

Ich sage auch: Ich kann den Bundesrat nicht verstehen, dass er nur auf eine Idee kommt, nämlich die Reserven der Kantone im Krankenversicherungssystem mit den Erträgen aus der CO₂-Abgabe zu decken. Wie kann man auf eine solche Idee kommen? Ich verstehe das nicht. Die CO₂-Abgabe ist überhaupt nicht dafür bestimmt, jetzt ein anderes Problem zu lösen, das vielleicht legitim ist und besteht, sondern sie ist dafür da, den CO₂-Ausstoss zu senken. Daher muss die Rückverteilung zuerst angegangen werden. Das heisst, das Geld, das wir bei den Leuten für die Reduktion des CO₂-Ausstosses in der Schweiz einziehen, muss vollumfänglich diesem Zweck zugeführt werden. Dafür setze ich mich ein, und da besteht auch noch sehr viel Spielraum. Dasselbe gilt natürlich auch für das, was wir vorhin gesagt haben: Die Einnahmen aus dem Klimarappen werden zu einem grossen Teil im Ausland ausgegeben. Ich finde, auch diese Erträge, die wir beim Volk gemäss Artikel 23 erheben – das ist jetzt Gesetz –, sind eine Abgabe und nicht mehr einfach nur eine freiwillige Geschichte. Das soll zuerst für die Senkung des Ausstosses in diesem Land eingesetzt werden. Wenn das alles getan ist, dann, damit bin ich einverstanden, kann der Bundesrat wieder kommen und uns sagen, man habe noch Bedürfnisse. Dann müssen wir das genau prüfen. Da finde ich die Abgabedelegation gemäss Artikel 27 nicht richtig. Der Antrag Lombardi geht da ja noch viel weiter; diesen finde ich auch nicht richtig. Wir müssen zuerst die Rückverteilung korrekt vornehmen.

Daher bitte ich Sie, der Mehrheit zuzustimmen.

Recordon Luc (G, VD): Je prends la parole brièvement pour remercier Messieurs Brändli et David d'en appeler de manière aussi vibrante à mieux affecter la taxe. En effet, elle pourrait être mieux affectée, c'est un premier pas. Mais compte tenu des montants aussi faibles – ce qui est indigne – qui sont investis en particulier dans l'efficacité énergétique et dans les énergies renouvelables, vous pouvez donner libre champ, Messieurs Brändli et David, à vos préoccupations en proposant d'instaurer une taxe affectée. Je me réjouis d'ailleurs de vous voir présenter une proposition en temps utile. C'est dommage que vous n'ayez pas défendu aujourd'hui une proposition de minorité pour prévoir d'affecter, par exemple, cette taxe à l'encouragement des énergies renouvelables; cela aurait répondu à vos préoccupations. Mais vous pouvez toujours déposer un postulat ou une motion durant cette session.

Pour l'instant, je crois qu'il est bon que la taxe produise un premier effet d'orientation correct, et puis, plus tard, vous pourrez améliorer la disposition pertinente selon vos vœux. Je soutiendrai votre proposition, le cas échéant, pour qu'elle aille dans le bon sens et soit encore meilleure. Mais, pour l'instant, il faut soutenir la proposition de la minorité.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Diesen Artikel 27 bitte ich Sie schon aufrechtzuerhalten. Schon heute haben wir ja im System die Möglichkeit, die CO₂-Abgabe subsidiär auf Treibstoffen einzuführen. Das war immer auch ein Druckmittel, dass in der Autoindustrie etwas passiert. Es war immer ein Druckmittel, dass wir eine Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr haben, und es war immer auch ein Druckmittel, dass wir die Mobilitätsgelüste irgendwo ein bisschen eindämmen können. Insofern ist das Konzept, das wir Ihnen hier für die künftige CO₂-Politik vorschlagen, dasselbe.

Wir möchten die Möglichkeit der Einführung der CO₂-Abgabe auf Treibstoffen unbedingt konzeptionell beibehalten. Wenn Sie das streichen, dann muss ich Sie fragen: Was tun Sie dann im Bereich der Mobilität? Heute haben wir 32 Prozent Emissionen aus dem Verkehrsbereich. Wir alle wissen: Das wird in den nächsten Jahren bis 2020 nochmals massiv zunehmen. Und Sie wollen gleichzeitig das Inlandziel von 20 Prozent auch im Bereich des Verkehrs erreichen. Ja, wie wollen Sie das dann erreichen? Prinzip Hoffnung? Prinzip Sachverstand, dass jeder in den nächsten zwei Jahren sofort ein Hybridauto kaufen wird? Ich weiss nicht, ob das Ihr

AB 2011 S 146 / BO 2011 E 146

Konzept ist. Aber da schulden Sie mir die Antwort, wenn Sie diesen Abgabebestand streichen wollen: Wie wollen Sie dann im Verkehrsbereich Fortschritte erzielen? Das geht nicht auf. Das haben wir Ihnen wirklich deutlich gesagt: Wenn Sie zum reinen Inlandziel Ja sagen, so wird es ohne CO₂-Abgabe auf Treibstoffen aller Voraussicht nach nicht gehen. Lassen Sie uns mindestens die Möglichkeit.

Ich hoffe ja auch, dass sich der Flottenpark sehr schnell erneuern wird und die Emissionen zurückgehen. Aber



mit immer mehr Leuten, die ein Auto anschaffen, ist das doppelt schwer. Wir haben dort zwar, wie Sie wissen, eine Bestimmung für die Neuwagen. Wir diskutieren dann noch über das Bonus-Malus-System; das wäre ein weiteres Anreizgefäss, das etwas bringen kann. Wir diskutieren im nächsten Jahr auch über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, damit man auch dort nochmals eine gewisse Attraktivität haben wird. Aber wenn das schiefe geht, dann brauche ich diesen Grundsatzartikel für die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen – anders können Sie das von Ihnen gewünschte Inlandziel nicht erreichen! Das ist einfach klar.

Seien Sie jetzt konsequent! Es ist mir bewusst: Es ist extrem populär, hinzustehen und zu sagen: "Ich bin sehr ambitiös in der Klimapolitik und will ein tolles Ziel anstreben!", und das nachher, wenn es unpopulär wird, auf den Bundesrat abzuschieben. Dann sagen Sie, die Leuthard solle das irgendwie erklären und sagen: "Entschuldigung, wir erhöhen jetzt die Treibstoffpreise!" Ich bin dann die Dumme, obwohl ich nicht einmal für dieses Konzept war. So geht das Spiel nicht! (*Teilweise Heiterkeit*) Sie sind die gesetzgebende Behörde, Sie sagen, was Sie wollen, wenn Sie mit unserem Konzept nicht einverstanden sind. Wenn Sie etwas wollen, wenn Sie Ziele setzen, dann gehören auch die entsprechenden Instrumente dazu.

Wir können jetzt noch hoffen. Ich glaube, dass im Konzept des Bundesrates immer noch die Variante besteht, dass schnell viele neue Autos gekauft werden und wir bei der Mobilität schnell viel öffentlichen Verkehr und weniger Individualverkehr haben. Dann können Sie mit dem Prinzip Hoffnung vielleicht noch die nächsten vier, fünf Jahre ohne CO₂-Abgabe auf Treibstoffen leben. Wir glauben aber nicht daran. Bei allen Berechnungen, die wir im Mobilitätsbereich haben, wird das mit dem reinen Inlandziel extrem schwierig werden.

Das Konzept Lombardi muss ich auch kritisieren. So weit würde ich jetzt wirklich nicht gehen! Sie haben in der Konsequenz wahrscheinlich Recht, dass das irgendwann dort landen kann und würde. Aber wir glauben, dass Sie sich jetzt, auch um dieses Gesetz dann irgendwo noch mehrheitsfähig zu machen, einmal auf diese 120 Franken beschränken sollten. Wir können den Zeitpunkt und die Entwicklung in den nächsten zwei, drei Jahren dann noch genauer abwägen, aber ohne diese Möglichkeit der Einführung der CO₂-Abgabe auch auf Treibstoffen können Sie Ihr Ziel nicht erreichen.

Es wäre auch ungerecht, wenn nur der Gebäudebereich für Ihr Ziel einstehen müsste; alle Bereiche müssen ihren Beitrag an die Erreichung der Reduktionsziele leisten. Sie haben den Verkehr bei Artikel 3 nicht ausgenommen. Insofern ist es konzeptionell gesehen richtig, dass wir die beiden Bereiche, von denen wir wissen, dass dort das grösste Reduktionspotenzial vorhanden ist, gleich behandeln. Also, das Beschliessen von Unpopulärem gehört auch zu Ihrer Aufgabe und nicht nur zu meiner.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Ich muss mich entschuldigen, dass ich Herrn Lombardi übersehen habe. Er hat sich vor dem Votum von Frau Bundesrätin Leuthard gemeldet.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Ich entschuldige mich, dass ich nach der Bundesrätin noch spreche. Frau Bundesrätin, Ihre Ausführungen sind zu unterstützen, aber ich möchte noch Verschiedenes sagen:

Herr David, ich bin einverstanden – das habe ich schon oft gesagt –, dass es besser wäre, eine Förderabgabe statt einer Lenkungsabgabe zu haben. Es wäre besser, aber das hat das Parlament nicht gewollt, und es würde eine Verfassungsänderung verlangen. Wir können das jetzt nicht in diesem Gesetz vornehmen, das ist klar. Dafür müssen wir mit den heutigen Gegebenheiten leben und uns allenfalls Gedanken für die Zukunft machen, in der wir die Sache verfassungsgemäss lösen können. Dank den klugen Interpretationen der besten Juristen dieses Landes haben wir aber dieses Ziel schon zu einem Drittel erreicht, weil ein Drittel der Lenkungsabgabe für irgendwelche Förderzwecke benutzt werden darf – das ist das, was unsere Juristen sagen. Deswegen haben wir heute schon 200 Millionen Franken aus der Brennstoffabgabe für das Gebäudeprogramm zur Verfügung. Wir schlagen vor, das auf 300 Millionen Franken zu erhöhen – das kommt ein paar Artikel später –, weil wir davon ausgehen, dass die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe natürlich mit den Massnahmen, die wir jetzt treffen, steigen werden. Wenn wir zusätzlich noch mit griffigen Massnahmen im Treibstoffbereich kommen, wird das natürlich viel Geld ausmachen, das ist mir klar. Wenn wir davon ein Drittel für Massnahmen im Bereich der umweltschonenden Mobilität verwenden können, dann umso besser – ein Drittel ist immerhin schon besser als nichts. Deswegen muss ich das Argument von Herrn David zurückweisen, in dem Sinne, dass eine Förderabgabe zwar besser wäre, dass es aber, wenn wir jetzt bereits eine Lenkungsabgabe eingeführt haben, immerhin schon etwas ist, wenn wir ein Drittel davon für diese Zwecke benutzen können.

Beim Benzinpreis – das wurde gestern von der Frau Bundesrätin in Erinnerung gerufen – sind Marktschwankungen um 20 Rappen relativ üblich und führen nicht sofort zu einer Änderung der Konsummentalität, zur Senkung des Verbrauchs. Wenn ich also von 28 bis 45 Rappen spreche – das ist das, was der Bundesrat allenfalls noch machen könnte –, dann ist das die einzige griffige Massnahme, die wir vorsehen können. Unter diesen Werten brauchen wir überhaupt keine Treibstoffabgabe einzuführen. 10, 12 oder 15 Rappen bewirken



nichts, das ist bewiesen.

Wir hoffen, dass sich der Fahrzeugpark der Schweiz von selbst verbessert. Wir haben jetzt zwar Massnahmen wie Sanktionen und einige Bussen für die Autobranche vorgesehen – die Importeure werden diese Sanktionen bezahlen müssen –, aber die Tendenz, die wir vor anderthalb Jahren hatten, als es eine gewisse Krise gab und tatsächlich wenig Treibstoff verbrauchende Fahrzeuge gekauft wurden, ist schon vorbei. Die Konjunktur ist besser geworden. Wenn wir schauen, was für Modelle am Autosalon in Genf ausgestellt sind, und die Statistiken über die Fahrzeuge, die in der Schweiz in den letzten Monaten verkauft worden sind, betrachten, sehen wir, dass der Verbrauch in der Tendenz wieder steigt.

Nur weil die Lage in den Jahren 2009 und 2010 ein bisschen besser war, können wir uns nicht darauf verlassen, dass sie sich automatisch weiter verbessert. Das tut sie nicht. Sobald die Konjunktur wieder anzieht, tendiert man natürlicherweise dazu, schönere und grössere Fahrzeuge zu kaufen, und diese verbrauchen mehr Treibstoff. Wir brauchen also, wenn wir wenigstens das Ziel einer Reduktion um 20 Prozent im Inland erreichen möchten, eine griffige Abgabe. Und das ist leider nicht unter 20 Rappen zu haben. Das muss man den Leuten sagen.

Die Frau Bundesrätin sagt: Ja, vielleicht hat Herr Lombardi Recht – in einer späteren Phase, aber nicht jetzt. Ich behaupte, dass ich jetzt Recht habe, weil die Abgabe per 1. Januar 2013 in Kraft treten würde. Bis 2020 hätten wir acht Jahre zur Verfügung. Ein Wechsel des Fahrzeugparks erfolgt normalerweise ungefähr in diesem Zeitraum. Wenn wir wollen, dass der gesamte Fahrzeugpark mit einer neuen Mentalität gekauft wird, müssen wir also sofort Massnahmen ergreifen, um eine Wirkung zu haben, die bis zum Jahr 2020 vielleicht eine Senkung um 20 Prozent ausmacht. Wenn wir bis 2015, 2017 oder 2018 warten, erreichen wir bis 2020 das Ziel einer Reduktion der Emissionen um 20 Prozent im Inland nicht.

Ich bitte Sie wirklich, meinen Antrag anzunehmen. Wie vorher gesagt wurde, gehe ich davon aus, dass die 26

AB 2011 S 147 / BO 2011 E 147

Stimmen, die gestern für 20 Prozent waren, für meinen Antrag zu gewinnen sind. 26 Stimmen plus meine Stimme sind 27 Stimmen. Sollte eine Stimme fehlen, müsste jemand die Kohärenz seines Abstimmungsverhaltens hinterfragen.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Minderheit ... 33 Stimmen

Für den Antrag Lombardi ... 1 Stimme

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Minderheit ... 21 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 16 Stimmen

Art. 28

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 29

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

c. Streichen

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 4bis

Auf Gesuch der Unternehmung kann der Bund auch Emissionsreduktionen berücksichtigen, welche aufgrund von Produktverbesserungen ausserhalb der eigenen Produktionsanlagen realisiert werden.

Abs. 5





Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Freitag

Abs. 1

...

b. die CO₂-Abgabe auf Brennstoffen an Unternehmen, deren Abgabe die Rückverteilung nach Artikel 33 übersteigt, sofern ...

...

Abs. 2

Streichen

Abs. 3

Der Umfang der Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen orientiert sich:

- a. an den Zielen nach Artikel 3;
- b. an den bereits realisierten Reduktionsmassnahmen;
- c. an den Kosten von Reduktionsmassnahmen;
- d. an der Position der Unternehmen im internationalen Wettbewerb;
- e. an der zu erwartenden Wachstumsrate der Produktion.

Art. 29

Proposition de la commission

Al. 1

...

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

c. Biffer

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 4bis

Sur demande d'une entreprise, la Confédération peut également tenir compte des réductions d'émissions réalisées hors de ses unités de production grâce à des améliorations de produits.

Al. 5

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Freitag

Al. 1

...

b. la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles, aux entreprises dont la taxe est supérieure à la redistribution visée à l'article 33, dans la mesure où ...

...

Al. 2

Biffer

Al. 3

L'engagement à limiter les émissions de gaz à effet de serre est déterminé en fonction:

- a. des objectifs fixés à l'article 3;
- b. des mesures déjà appliquées;
- c. du coût de ces mesures;
- d. de la position des entreprises sur le marché international;
- e. du taux de croissance prévisible de la production.

Freitag Pankraz (RL, GL): Auf die Problematik bei diesem Artikel bin ich letzte Woche an einer Veranstaltung von Swissmem aufmerksam geworden. Inzwischen steht auch in der neuesten Zeitung des Gewerbeverbands ein Hinweis, wonach der Kommission hier ein Detail entgangen sei.

Zuerst zum Text, das ist nicht ganz einfach. Artikel 29 steht auf Seite 24 der Fahne; mein Antrag bezieht sich auf Absatz 1 Buchstabe b, das finden Sie im unteren Teil von Seite 24. Dort möchte ich die Wendung "an Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige" durch die Formulierung "an Unternehmen, deren Abgabe die Rückverteilung nach Artikel 33 übersteigt" ersetzen. Zudem möchte ich dann auf der nächsten Seite konsequenterweise Absatz 2 streichen; dort geht es darum, wer diese "bestimmten Wirtschaftszweige" bestimmt.



Bei Absatz 3 möchte ich die in der neuen Vorlage aufgeführten Kriterien durch diejenigen ersetzen, die bis jetzt gegolten haben; das finden Sie also beim geltenden Recht auf Seite 25 links unten und auf Seite 26 links oben.

Zur Ausgangslage: Im revidierten CO₂-Gesetz ist vorgesehen, dass sich Unternehmen, die von einer CO₂-Lenkungsabgabe wirtschaftlich benachteiligt würden, von dieser befreien lassen können. Analog zur aktuellen Gesetzgebung soll dies dann möglich werden, wenn ein Unternehmen eine Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen eingeht und dieses Ziel erreicht. Im Unterschied zum heutigen Gesetz sollen künftig aber gemäss Vorlage via AHV-Lohnsumme alle Unternehmen von der Rückverteilung der Lenkungsabgabe profitieren, also auch die, die von der Zahlung der Abgabe befreit werden. Damit besteht die Gefahr, dass sich z. B. auch Dienstleister mit wenig CO₂-Ausstoss, aber einer hohen Lohnsumme befreien lassen und somit von der Befreiung und Rückverteilung profitieren. Das ginge dann zulasten der nichtbefreiten Industriebetriebe, das sind üblicherweise KMU.

Aktuell sind etwa 900 Unternehmen, eben zum grössten Teil KMU, dem Regime von Artikel 29 zuzuordnen. Das heisst, sie gehen Zielverpflichtungen ein und werden dann umgekehrt befreit. Im heutigen CO₂-Gesetz wählen eben die Unternehmungen selbst, ob sie sich befreien lassen, ob sie mitmachen wollen oder nicht. Nach Artikel 33 Absatz 3 der Vorlage sollen künftig alle Unternehmen in die Rückverteilung einbezogen sein, unabhängig von diesem Mitmachen, von dieser Befreiung. Da besteht die Gefahr, dass einzelne über diesen Mechanismus quasi ein Nettogeschäft machen. Das will man verhindern. Der Bundesrat schlägt vor, dass die Verwaltung oder eben der Bundesrat dann bestimmt, welche Unternehmen da mitmachen können – welche Wirtschaftszweige, heisst es wörtlich –, welche Kriterien dann eben erfüllt sein müssen.

Gegen diese Einschränkung des Kreises ist grundsätzlich nichts einzuwenden, weil das sonst eben eine Umverteilung von KMU in Richtung Dienstleistern geben könnte. Aber es ist schlecht oder ungünstig, dass es jetzt kein Entscheid des Unternehmens mehr ist, ob es da mitmacht oder nicht, sondern eigentlich eine Vorgabe des Bundes mit der Zuweisung an gewisse Wirtschaftszweige. Darum diese Anpassung in Absatz 1: Statt dass der Bundesrat festlegt, wer darf, wird

AB 2011 S 148 / BO 2011 E 148

eine generelle Regel festgelegt, anhand derer die Unternehmen selber entscheiden. Es wird zurückerstattet, so die neue Formulierung, an Unternehmen, deren CO₂-Abgabe die Rückverteilung übersteigt; dies, damit nicht jemand Nettogewinne über dieses System erzielen kann.

Ich beantrage dann auch noch eine Neufassung von Absatz 3. Sie ist ganz einfach: Die in der heutigen Gesetzgebung vorgegebenen Kriterien, ich habe es erwähnt, möchte ich übernehmen und damit quasi beim bisherigen Rahmen bleiben. Damit wird auf die individuelle Situation der Unternehmen Rücksicht genommen. Das ist wichtig. Das bisherige, erfolgreiche System mit freiwilligen Vereinbarungen soll eben fortgeführt werden. Die Umstellung gemäss der Vorlage auf eine Branchenbenennung, wonach der Bundesrat – am Schluss dann wahrscheinlich die Verwaltung – gewisse Wirtschaftszweige bestimmen würde, kann eben negative Anreize schaffen und Abgrenzungsprobleme bewirken. Einmal wird damit die Anzahl der Unternehmen, die da überhaupt mitmachen können, eingeschränkt. Es ist aber grundsätzlich besser, wenn sich möglichst viele Unternehmen, wenn sie dies wollen, am System beteiligen können. Das fördert auf der anderen Seite auch das gestern und heute oft beschworene Innovationspotenzial.

Dann noch zur Abgrenzungsfrage; da nehme ich ein Beispiel, das ich kenne: Ich habe einen Freund, der hat eine kleine Handelsfirma für elektronische Bauteile, mit welchen er handelt. Er ist jetzt aber daran, schrittweise mehr eigene Entwicklungen zu machen und einzelne Produkte auch selbst herzustellen. Mein Antrag würde eben verhindern, dass daraus ein Problem entsteht; gemäss Entwurf des Bundesrates müsste man dann ja entscheiden, zu welchem Wirtschaftszweig dieses Unternehmen nun eigentlich gehört. Die Rückerstattung gemäss meinem Antrag orientiert sich einfach an der CO₂-Abgabe, also am Ausstoss, und das scheint mir hier auch sachgerecht.

Ich bitte Sie also, meinem Antrag zuzustimmen. Er ändert nichts an den Reduktionszielen. Er verbessert und flexibilisiert aber die Umsetzung. Und noch ein letzter Hinweis: Seine Annahme würde eine Differenz zum Beschluss des Nationalrates schaffen, sodass es ermöglicht würde, allfällig Formulierungen noch einmal genau zu analysieren.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor, und es trifft deshalb zu, dass wir uns dieses Artikels nicht im Detail angenommen haben.

Der Unterschied zwischen der Fassung, wie sie der Bundesrat vorschlägt, und derjenigen von Herrn Kollege Freitag liegt darin, dass die zur Rückforderung berechtigten Firmen beim Antrag von Herrn Kollege Freitag



gleichsam automatisiert sind, währenddem sie beim Entwurf des Bundesrates aufgrund von Kriterien vom Bundesrat festgelegt werden. Der zweite Unterschied liegt in der Aufzählung der Kriterien, nach welchen sich der Umfang der Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen richtet.

Eine seriöse Beurteilung dessen, was hier gesagt wird, und ein Ausschälen der Vor- und Nachteile sind im Plenum nicht möglich. Darum stellt sich primär die Frage, ob wir so oder so eine Differenz schaffen, wie auch immer wir entscheiden, sodass der Nationalrat entscheiden kann. Und ich glaube, dem ist so, weil der Nationalrat ja immer dann auf eine Bestimmung eintreten kann, sobald eine Differenz irgendwo in diesem Artikel besteht; das ist nicht auf Absätze beschränkt. Deshalb lasse ich es Ihnen offen, wie Sie stimmen. Es entsteht so oder so eine Differenz zum Nationalrat, und dieser wird profunde beurteilen können, was richtig ist.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Wir haben den Antrag Freitag auch gestern erhalten und haben ihn einmal in dieser kurzen Zeit geprüft. Ich glaube, Einigkeit besteht im Ansatz darin, dass wir jeweils Unternehmen befreien wollen, welche energie- und CO₂-intensiv sind. Das Grundsatzkonzept stimmt überein. Heute haben wir ja rund tausend Unternehmen, die befreit sind, wenn sie eben ein Reduktionsziel vereinbaren und ihren CO₂-Verpflichtungen anderweitig nachkommen; auch hier: keine Differenz. Wir wollen auch inskünftig den Kreis der Befreiten nicht einschränken oder am bisherigen Modus etwas ändern.

Bei unserem System ist der Bundesrat diejenige Behörde, welche definiert, wer zu diesen bestimmten Wirtschaftskreisen gehört, die energieintensiv sind. Beim Antrag Freitag ist es so definiert, dass der Kreis auf Gesetzesesebene bestimmt würde, aber er ist natürlich auch mit einem Potenzial der Ausweitung der Anzahl der von der Abgabe befreiten Unternehmen verbunden. Wir erachten, wenn wir überlegen, wie das dann im Vollzug wäre, Ihren Antrag als bürokratischer, denn der Bund müsste ja dann trotzdem bei jedem Unternehmen die Höhe der Abgabe, die Höhe der Rückverteilung vergleichen, erkennen, analysieren, damit er dem Gesuch auf Rückerstattung Folge leisten könnte. Das ist dann trotzdem ein relativ grosser Aufwand. Insofern glauben wir: Weil ja dann alle Unternehmen befreit werden, welche Ihr Kriterium erfüllen, besteht auch ein gewisses Organisationspotenzial, die Höhe der Abgabe so hoch zu konstruieren, etwa indem Hauseigentümer sich zu einer Einzelfirma zusammenschliessen würden und sich dadurch befreien könnten; das ist natürlich auch noch ein Element, das zu berücksichtigen ist.

Ich kann Ihnen derzeit nicht genauer sagen, wie gross der Kreis der Unternehmen wäre, würde man Ihrer Formulierung folgen. Wir schätzen ihn aber grösser ein als bei der Formulierung des Bundesrates. Ebenfalls schätzen wir den Vollzugsaufwand grösser ein als bei der Formulierung des Bundesrates. Deshalb meinen wir: Mit der Zusicherung, dass wir hier nicht irgendeine Praxisänderung gegenüber heute im Auge haben, sollten die Unternehmen eigentlich beruhigt sein, dass dieser Modus der Abgabebefreiung inskünftig auch unter dem neuen Gesetz zur Anwendung kommt. Ich finde das eine begrüssenswerte Idee. Ich glaube aber, dass sie, wenn man sie bis zum Schluss durchdenkt, nicht von wesentlichen Vorteilen gegenüber dem heutigen System geprägt ist.

Wenn Sie eine vertiefte Auseinandersetzung wünschen, dann müssen Sie eine Differenz schaffen; dann können wir das nochmals genauer anschauen. Wahrscheinlich wird bei diesem Artikel ja sowieso eine Differenz zum Beschluss des Nationalrates bestehen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 20 Stimmen

Für den Antrag Freitag ... 18 Stimmen

Art. 30

Antrag der Kommission

Abs. 1

... einen Betrag von 125 Franken entrichten.

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 30

Proposition de la commission

Al. 1

... un montant de 125 francs par tonne ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national





Angenommen – Adopté

Art. 31

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 32

Antrag der Kommission

Abs. 1

... höchstens aber 300 Millionen Franken pro Jahr ...

a. die energetische Sanierung bestehender beheizter Gebäude;

...

AB 2011 S 149 / BO 2011 E 149

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 32

Proposition de la commission

Al. 1

... mais au plus 300 millions de francs par an ...

a. à assainir, sur le plan énergétique, les bâtiments chauffés;

...

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 32a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Graber Konrad

Abs. 2

Der Technologiefonds nach Absatz 1 wird durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation verwaltet.

Art. 32a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Graber Konrad

Al. 2

Le fonds de technologie au sens de l'alinéa 1 est géré par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Graber Konrad (CEg, LU): Bei diesem Absatz bin ich der Auffassung, dass Kompetenzen von Bundesamt und Departement durcheinandergebracht werden. Wenn ich den Wortlaut des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes als Richtlinie nehme, komme ich zum Schluss, dass in der Frage der Verwendung der Mittel dieses Fonds eigentlich das Departement zuständig sein müsste, denn das Departement hat auch die politische Verantwortung, und diese Aufgabe kann nicht delegierbar sein. Es scheint mir auch, dass die Bestimmung gemäss Wortlaut von Absatz 2 kompliziert wäre: Einerseits würde das Amt den Fonds verwalten,



und gleichzeitig hätte das Departement eine Aufsichtsfunktion. Mir schiene es adäquater, pragmatischer und auch effizienter, wenn das Departement direkt die Verantwortung hätte; dann müsste es nicht noch die Aufsicht ausüben.

Wie gesagt, ist es eine politische Frage, wie diese Mittel eingesetzt werden, und deshalb ist da das Departement gefragt und nicht ein Bundesamt. Deshalb beantrage ich, den Absatz in meinem Sinn zu modifizieren, sodass die Verwendung der Mittel direkt vom Departement bestimmt wird.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Persönlich scheint mir der Antrag Graber sehr, sehr vernünftig und richtig zu sein. Ich werde ihm zustimmen. Die Kommissionsmitglieder sind, auch wenn wir diesen Antrag nicht in der Kommission beraten haben, völlig frei zu entscheiden, wie sie stimmen wollen. Ich empfehle, Ja zu stimmen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Graber hat Recht: Es ist Usanz, dass man in den Gesetzen das zuständige Departement nennt und nicht ein Amt, weil es sich ändern kann, welches Amt zuständig ist.

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen gemäss Antrag Graber Konrad

Adopté selon la proposition Graber Konrad

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Art. 33

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 34

Antrag der Kommission

... nach Artikel 11 wird dem Infrastrukturfonds zugewiesen.

Art. 34

Proposition de la commission

... à l'article 11 est versé au fonds d'infrastructure.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 35–37

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté



Art. 37a

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 37a

Proposition de la commission

Al. 1

... sont investies de tâches en vertu ...

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 38

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 38

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 39

Antrag der Kommission

Abs. 1

...

c. in einem Antrag auf Abgabebefreiung, -vergütung oder -rückerstattung oder als auskunftspflichtige ...

...

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2011 S 150 / BO 2011 E 150

Art. 39

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national
(la modification ne concerne que le texte allemand)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 40

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté



**Art. 41***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 42***Antrag der Kommission*

Streichen

Art. 42*Proposition de la commission*

Biffer

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Bei verschiedenen Themen, die wir besprochen haben, spielt immer wieder das Verhältnis zur EU eine Rolle. In der Kommission haben wir gespürt, dass wir als Parlament die Sache in den Händen behalten wollen. Gemäss Vorlage hätte der Bundesrat die Kompetenz, Verträge über das EU-Emissionshandelssystem in eigener Kompetenz zu genehmigen, sofern die Umsetzung keine Gesetzesanpassungen erfordert. Nun ist dieses Gesetz zum Teil sehr weitgehend formuliert, und es sind dem Bundesrat auch sehr viele Kompetenzen gegeben, sodass wir es als richtig erachten, dass wir den gewohnten Weg gehen, indem wir dann, wenn ein solches Abkommen ausgehandelt ist, diesem Abkommen zustimmen und dannzumal diejenigen Anpassungen an das Gesetz gemacht werden, die sich aus diesem EU-Abkommen ergeben.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie werden verstehen, dass wir unsere Lösung als richtig erachten, denn sie impliziert, dass der Bundesrat die entsprechende Kompetenz nur dann hat, wenn keine Gesetzesänderungen nötig sind. Diese Lösung ist also im Sinne des von Ihnen bestimmten legislatorischen Rahmens und wäre unseres Erachtens effizienter, als wenn wir mit dem Vertrag zu Ihnen kommen. Ich verstehe, dass Sie die Federführung in der Hand haben möchten, aber rein von der Effizienz her gesehen ist das unnötig.

Präsident (Inderkum Hansheiri, Präsident): Ich interpretiere die Ausführungen von Frau Bundesrätin Leuthard so, dass sie eine Abstimmung wünscht.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 22 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates ... 14 Stimmen

Art. 43*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 43a***Antrag der Mehrheit**Titel*

Änderung des bisherigen Rechts

Einleitung

Das Automobilsteuergesetz vom 21. Juni 1996 wird wie folgt geändert:

Art. 1

Der Bund erhebt eine Automobilsteuer (Steuer) auf Automobilen für den Personentransport.

Art. 2 Titel

Begriff



Art. 2 Text

Als Automobile für den Personentransport im Sinne dieses Gesetzes (Automobile) gelten Personenautomobile und andere hauptsächlich zum Befördern von bis zu neun Personen gebaute Automobile, einschliesslich "Breaks" und Rennwagen (Zolltarifnummern 8703.1000–9030).

Art. 9 Abs. 1 Bst. a

a. für die eingeführten Automobile: die Zollschuldnerinnen und Zollschuldner;

Art. 12 Abs. 1 Bst. b, e

b. die Einfuhr von Automobilen, für die unter bestimmten Bedingungen die Pflicht zur Bezahlung der Zollabgaben aufgehoben wird;

e. die Einfuhr und die Lieferung von Automobilen, die nach dem Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 der Schwerverkehrsabgabe unterliegen.

3. Abschnitt Titel

Steuersatz und Verwendung des Steuerertrages

Art. 13 Titel

Steuersatz

Art. 13 Text

Die Steuer beträgt 8 Prozent.

Art. 13a Titel

Verwendung des Steuerertrages

Artikel 13a Abs. 1

Der Bund verteilt die Hälfte der Steuereinnahmen, einschliesslich der Zinsen, nach Abzug der Vollzugskosten, an die Halter und Halterinnen von Automobilen, die weniger als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Die Verteilung erfolgt in Form von Bonuszahlungen nach der erstmaligen Zulassung der Automobile.

Art. 13a Abs. 2

Der Bundesrat regelt die Kategorien und die weiteren Einzelheiten des Bonussystems.

Art. 13b Titel

Bonusbeträge

Art. 13b Text

Das Eidgenössische Finanzdepartement legt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation alle zwei Jahre die Bonusbeträge je Kategorie fest.

Art. 23 Abs. 1

Die Steuerforderung entsteht zur gleichen Zeit wie die Zollschuld.

Art. 33 Abs. 1

Gegen Verfügungen der Zollstellen kann innerhalb von 60 Tagen Beschwerde bei der Zollkreisdirektion erhoben werden.

Art. 41a Titel

Evaluation

Art. 41a Abs. 1

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderung vom ... dieses Gesetzes Bericht über die Wirksamkeit der Massnahmen nach Artikel 13b.

AB 2011 S 151 / BO 2011 E 151

Art. 41a Abs. 2

Erweisen sich die Massnahmen als nicht wirksam, so beantragt der Bundesrat die Aufhebung der Artikel 13 bis 13b in der Fassung dieser Änderung.

Übergangsbestimmung zur Änderung des Automobilsteuergesetzes vom ...

Für Automobile, die vor Inkrafttreten der Änderung vom ... dieses Gesetzes versteuert worden sind, werden keine Bonuszahlungen verteilt.

Antrag der Minderheit

(Büttiker, Schweiger)

Streichen

Art. 43a

Proposition de la majorité

Titre





Modification du droit en vigueur

Introduction

La loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles est modifiée de la manière suivante:

Art. 1

La Confédération perçoit un impôt sur les véhicules automobiles servant au transport de personnes.

Art. 2 titre

Définition

Art. 2 texte

Par véhicules automobiles servant au transport de personnes au sens de la présente loi, on entend les voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de neuf personnes au plus, y compris les voitures de type "break" et les voitures de course (no 8703.1000–9030 du tarif des douanes).

Art. 9 al. 1 let. a

a. pour les véhicules automobiles importés: les débiteurs de la dette douanière;

Art. 12 al. 1 let. b, e

b. (la modification ne concerne que le texte allemand)

e. l'importation et la livraison de véhicules automobile soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds en vertu de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Section 3 titre

Taux de l'impôt et utilisation du produit de l'impôt

Art. 13 titre

Taux de l'impôt

Art. 13 texte

L'impôt s'élève à 8 pour cent.

Art. 13a titre

Utilisation du produit de l'impôt

Art. 13a al. 1

La Confédération distribue la moitié des recettes fiscales, y compris les intérêts, après déduction des frais d'exécution, aux détenteurs de véhicules automobiles qui émettent moins de 95 grammes de CO₂ par kilomètre. La distribution est effectuée sous la forme du paiement de bonus après la première immatriculation des véhicules automobiles.

Art. 13a al. 2

Le Conseil fédéral règle les catégories et les autres modalités du système de bonus.

Art. 13b titre

Montant des bonus

Art. 13b texte

Le Département fédéral des finances fixe tous les deux ans le montant des bonus par catégorie en accord avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Art. 23 al. 1

La créance fiscale naît en même temps que la dette douanière.

Art. 33 al. 1

(la modification ne concerne que le texte allemand)

Art. 41a titre

Évaluation

Art. 41a al. 1

Quatre ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la modification du ... de la présente loi, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'efficacité des mesures visées à l'article 13b.

Art. 41a al. 2

Si les mesures s'avèrent inefficaces, le Conseil fédéral demande l'abrogation des articles 13 à 13b figurant dans la présente modification.

Disposition transitoire relative à la modification de la loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles du

...

Aucun bonus n'est distribué pour les véhicules automobiles qui ont été imposés avant l'entrée en vigueur de la modification du ... de la présente loi.

Proposition de la minorité



(Büttiker, Schweiger)
Biffer

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Ich bin Mitglied der Minderheit, und deshalb ist es vielleicht geschickter, wenn zuerst der Vertreter der Minderheit spricht. Es ist auch etwas komisch, wenn ich als Mehrheitssprecher dagegen repliziere; ich gehe davon aus, dass der Wortlaut eigentlich klar ist. Wenn jedoch ein Mitglied der Kommission die Mehrheit vertreten möchte – ich denke da an Herrn Lombardi, der innerhalb der Kommission diesen Antrag gestellt hat –, wäre das von der Sache her richtig.

Büttiker Rolf (RL, SO): Am Schluss hat die Kommission da noch so ein Dessert angefügt. Ich muss Ihnen sagen, es ist mehr eine Eiterbeule als ein Dessert, das sie da am Schluss bei der Änderung bisherigen Rechts noch angefügt hat. Sie sehen, wenn Sie diese Bestimmungen der Mehrheit lesen, dass diese zu einer Verdopplung der Importsteuer von 4 auf 8 Prozent führen, mit der Rückverteilung der Hälfte der Einnahmen. Diese Geschichte ist erst am Schluss der Beratungen hier noch angefügt worden.

Ich muss Ihnen sagen, inhaltlich kann ich dem, was hier vorliegt, gar nichts abgewinnen. Die Kommission hat diesen Vorschlag im Anschluss an die berühmte Standesinitiative Bern gemacht, und sie hat dies schon einmal sehr intensiv beraten. Wir haben bezüglich der Umsetzung der Standesinitiative Bern auch Vernehmlassungen gemacht, und wir haben, nachdem auch die Verwaltung noch eine Auszeit verlangt hatte, diesen Vorschlag einmal in der Schublade versorgt. Jetzt hat ihn die Kommissionsmehrheit in diesem Zusammenhang wieder ausgegraben. Der Vorschlag ist in der Zwischenzeit, nachdem er einmal in der Schublade gelandet war, nicht verbessert worden – ich glaube kaum, im Gegenteil –, und ich möchte Ihnen nun kurz darlegen, was der Vorschlag, wie er auf dem Tisch liegt, in der Praxis bedeutet.

Wenn man die Erhöhung von 4 auf 8 Prozent ausrechnet und wenn 4 Prozent 300 Millionen Franken ergeben, dann bedeuten 8 Prozent 300 Millionen Franken, die man zusätzlich einnimmt und die man dann zusätzlich wieder an Rückvergütungen für bestimmte Kategorien ausschüttet. Ich habe mich schlaugemacht, wie viele Fahrzeuge darunterfallen – Herr Lombardi wird dann sagen: Ja, im Laufe der Zeit wird sich das ändern! Auch nach dem, was man in Genf am Salon gesehen hat, sind es pro Jahr etwa 20 000 bis 25 000 Erwerber eines solchen Fahrzeuges, welches – jetzt müssen Sie gut zuhören! – nicht mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstösst. Man hat da ja schon einmal von einer EU-Limite gehört, auch in den Medien war das zu hören, und man ist nun auf diese 95 Gramm gegangen. Ich möchte Sie fragen, was Sie tun, wenn Sie den Leuten erklären müssen, dass jemand, der nach Inkraftsetzung des Gesetzes ein Auto mit einem Ausstoss von 110 Gramm CO₂ pro Kilometer kauft – also unterhalb der Norm liegt, die wir bei Artikel 9 eingeführt haben, und damit zur Zielerreichung beiträgt –, die doppelte Automobilsteuer bezahlen muss, weil er über 95 Gramm liegt. Meine Damen und Herren, da werden diese Leute dann die Augenbrauen hochziehen! Bei einer

AB 2011 S 152 / BO 2011 E 152

Annahme von 20 000 bis 25 000 Erwerbenden sind wir ja noch optimistisch; es sind eher weniger. Aber es wird gesagt, es werde dann ein Potenzial geben, das sich mit Einführung der Gesetzgebung rasch erhöhen werde. Es handelt sich hier also um Klein- und Kleinstfahrzeuge. Ich habe das in Genf einmal etwas näher angeschaut: Sie sind praktisch für den Stadtverkehr, für Singles oder für Paare ohne Kinder. Schauen Sie sich diese Fahrzeuge einmal etwas näher an: Für Familien mit Kindern sind diese Fahrzeuge keine Alternative. Und noch etwas muss ich Ihnen sagen: Wenn man die Preise für diese Fahrzeuge, die für einen Ausstoss unter 95 Gramm CO₂ konzipiert sind, anschaut, stellt man fest, dass diese Bioflitzer dann noch recht teuer sind. Umgerechnet auf die Importsteuer ist das ein Problemfall. Wenn Sie nämlich die Summe von 300 Millionen Franken, die Sie bei einer Erhöhung von 4 auf 8 Prozent einnehmen, auf diese Fahrzeuge – also auf 20 000 an der Zahl – rückverteilen, kommen Sie in der jetzigen Situation auf eine Rückvergütung in der Höhe von 15 000 Franken. Dann muss ich Ihnen wirklich sagen: Da bekommt einer bald mehr heraus, als er für ein solches Fahrzeug bezahlen muss. Ich meine, da kann etwas nicht stimmen.

Wenn Sie diesen Antrag der Mehrheit durchwinken, müssen Sie dann schon noch einige Korrekturen anbringen. Ich habe gehört, so könne man diesen Antrag sicher nicht umsetzen, man müsse dann noch Korrekturen machen. Ich würde dann dem Antrag schon zustimmen, wenn man noch einige Korrekturen machen würde. Ich frage Sie nun: Wollen Sie tatsächlich diese Kleinfahrzeuge praktisch gratis abgeben, mindestens jetzt in der nächsten Zeit, und durch die übrigen Fahrzeugkäufer finanzieren lassen? Die Zeche dafür bezahlen Familien mit Kindern, die etwas grössere Autos brauchen und die mit diesen Kleinstfahrzeugen nichts anfangen können, weil sie eindeutig zu wenig Platz aufweisen.

Je länger ich mir die Konsequenzen des Antrages der Kommissionsmehrheit überlege, desto überzeugter bin



ich, dass hier die Kommission falschliegt, dass die Kommission hier am Schluss noch etwas angefügt hat, das man so in der Praxis nicht umsetzen kann. Ich bitte Sie daher, den Antrag der Minderheit zu unterstützen und diese Vorlage hier nicht noch zusätzlich mit dieser Übung, wie sie da am Schluss angefügt wurde, zu belasten.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Als Ersatzberichterstatter der Mehrheit möchte ich ein paar Sachen sagen: Zunächst einmal stimmt es, dass diese Idee nicht so im letzten Moment aus der Kommission gekommen ist, sondern sie stammt aus einer Berner Standesinitiative, die schon sechs Jahre alt ist. Diese Initiative wurde in unserer Kommission Anfang der Legislaturperiode lange behandelt. Es ging darum, ein Bonussystem einzuführen, um Fahrzeuge der Effizienzklasse A, allenfalls auch B, zu belohnen; das war die Anfangsidee. Dann ist die Verwaltung gekommen und hat gesagt: "Stopp!", denn sie erarbeite zurzeit eine Umweltetikette, die besser sei als die Effizienzetikette, man möge abwarten, bis diese Arbeiten abgeschlossen seien. Deshalb hat die Kommission ihre Arbeiten zwei Jahre lang auch sistiert. Dann war diese Umweltetikette eigentlich weg vom Tisch und nicht mehr aktuell, es blieb nur die Effizienzetikette.

Was die Kommission hier jetzt gemacht hat, ist nicht dasselbe, was vorher vorgesehen war, sondern es ist eben eine wesentliche Änderung. Was hat die Kommission gemacht? Sie hat das System übernommen, wie es mit der Verwaltung vorbereitet worden ist; deswegen all diese Artikel, die eigentlich gleichzeitig ein paar andere Unstimmigkeiten im Gesetz regeln – sonst bräuchten wir gar nicht all diese Artikel zu ändern. Man hat aber natürlich die Gelegenheit genutzt, um das zu bereinigen und also zu definieren, welche Fahrzeuge besteuert werden usw. Das hat mit dem Grundsatz nichts zu tun, der Grundsatz betrifft nur die Erhöhung der Importsteuer einerseits und die Verteilung eines Bonus andererseits.

Was hat die Kommission für die Verteilung dieses Bonus vorgesehen? Sie hat vorgesehen, dass nicht mehr die Effizienzetikette, die einen relativen Wert mit sich bringt, zum Tragen kommt, sondern dass ein absoluter Wert dafür entscheidend ist: Der absolute Wert sind diese 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Warum 95 Gramm? Wir wissen, dass die EU, die jetzt die 130 Gramm durchsetzt, die wir auch übernommen haben, für die Periode nach 2020 mit diesem neuen Zielwert von 95 Gramm kommen wird.

Was hat die Schweiz für ein Problem? Diese Frage wurde im Nationalrat immer gestellt, und deshalb kam es dort auch zu einer Diskussion über diese 130 Gramm. Das Problem der Schweiz ist, dass im Moment der CO₂-Ausstoss im Durchschnitt etwa 20 Gramm höher liegt als im europäischen Durchschnitt. Deswegen hat man immer gesagt: Es ist schwierig, so rasch wie die EU auf die 130 Gramm zu gehen; wir müssten allenfalls einen längeren Absenkungspfad haben. Dem entsprach die erste Fassung des Nationalrates. Was wir jetzt korrigieren möchten: Wir möchten, dass wir 2020 nicht mehr höher liegen als der europäische Durchschnitt. Das können wir erreichen, indem wir zwischen 2013 und 2020 mittels eines solchen Bonussystems konsequent die Fahrzeuge fördern, die den Grenzwert von 95 Gramm einhalten. Das ist eine konkrete Massnahme, Herr Kollege David; damit werden 100 Prozent der erhobenen Steuer zugunsten der beschlossenen Massnahme weiterverteilt. Das ist eine Massnahme, die Ihren Kriterien entspricht.

Zur Bemerkung von Herrn Büttiker, dass im Moment nur 20 000 bis 25 000 Fahrzeuge dieser Kategorie verkauft werden: Das ist genau das, was wir ändern müssten. Wenn wir 300 Millionen Franken haben und damit 20 000 Fahrzeuge subventionieren, macht das 15 000 Franken pro Fahrzeug. Wir sind jetzt aber im März 2011. Das Gesetz tritt per 1. Januar 2013 in Kraft. Wir haben am Genfer Salon viele neue Modelle gesehen, die den Grenzwert von 95 Gramm einhalten. Es geht darum, der Autobranche frühzeitig, fast zwei Jahre vor dem Inkrafttreten, zu sagen, dass sie sich vorbereiten muss, damit sie diese Fahrzeuge in der Schweiz vermehrt verkaufen kann. Das ist das Ziel der EU. Wenn wir 2013 nur dreimal mehr Fahrzeuge verkaufen würden als 2010, dann wären es bereits 60 000 Fahrzeuge. Damit sänke der Bonus auf 5000 Franken pro Fahrzeug. Das entspricht genau den Mehrkosten, die solche Hybridfahrzeuge aufweisen. Solche Hybridfahrzeuge – ich habe selber einen Toyota Prius – kosten 5000 bis 10 000 Franken mehr als gleichwertige Benzinmotor-Fahrzeuge, weil sie zwei Antriebe haben; sie haben einen Elektroantrieb und einen normalen Benzinantrieb.

Es geht darum, die Mehrkosten solcher Fahrzeuge mit einem Bonus zu kompensieren, der als Anreiz dient, damit die Leute genau diese Fahrzeuge kaufen, obwohl sie teurer sind als gleichwertige Benzinfahrzeuge. Ich glaube wirklich, wenn wir diese Massnahme jetzt ankündigen, ist die Autobranche in der Schweiz in zwei Jahren völlig in der Lage, 60 000 Fahrzeuge dieses Typs zu verkaufen, und die Konsumenten werden auch bereit sein, diese 60 000 Fahrzeuge zu kaufen.

Ich bitte Sie wirklich, den Antrag der Kommissionsmehrheit zu unterstützen.

Berberat Didier (S, NE): Je crois que la proposition de la majorité de modifier le droit en vigueur est judicieuse dans la mesure où – cela a été rappelé – elle va dans le sens de l'initiative du canton de Berne 05.309, "Différenciation de l'impôt sur les véhicules à moteur au niveau fédéral", qui d'ailleurs, comme Monsieur Lombardi



l'a relevé, n'a pas seulement fait l'objet de cinq minutes de débat, mais qui a été longuement discutée au début de la législature.

Cette proposition reprend d'ailleurs aussi une exigence importante formulée dans la consultation d'alors sur l'avant-projet 09.067, et je pense qu'il est important que seuls les véhicules qui génèrent peu d'émissions de CO₂ donnent droit à un bonus. On aurait un système où plus de 130 grammes de CO₂ par kilomètre entraîneraient un malus et moins de 95 grammes entraîneraient un bonus, ce qui permettrait d'ailleurs de favoriser la construction et la vente de ces véhicules qui – on le sait – sont plus chers que les véhicules "ordinaires". Le bonus permettrait de limiter ce surcoût, et les

AB 2011 S 153 / BO 2011 E 153

constructeurs – puisque 95 grammes de CO₂ par kilomètre sera la quantité fixée dans la future norme européenne; et en Suisse, nous avons une grande majorité de véhicules européens – s'adaptent. Cela ferait qu'on aurait de plus en plus de voitures à faibles émissions.

L'argument de Monsieur Büttiker – l'idée qu'on limite considérablement la possibilité pour les familles d'avoir ce genre de véhicules – peut effectivement faire mouche. Actuellement, les véhicules produisant moins de 95 grammes de CO₂ par kilomètre sont des véhicules hybrides qui peuvent en tout cas transporter une famille de cinq personnes, et les véhicules électriques sont souvent de petits véhicules. Toutefois, je mets à la disposition de Monsieur Büttiker la publication de l'ATE intitulée "Ecomobiliste 2011", où l'on compare un certain nombre de véhicules qui produisent, déjà à l'heure actuelle, moins de 95 grammes de CO₂ par kilomètre.

Comme cela a été rappelé par Monsieur Lombardi, en fin de compte la loi entrera en vigueur le 1er janvier 2013, ce qui fait que, d'ici là, en deux ans, nous aurons la possibilité de beaucoup améliorer les performances et surtout de diminuer la consommation des véhicules.

Brändli Christoffel (V, GR): Es gibt ja dreierlei Kategorien von Leuten: Leute, die Fahrzeuge mit über 95 Gramm CO₂-Ausstoss fahren, Leute, die Fahrzeuge mit 0 bis 95 Gramm CO₂-Ausstoss fahren, und dann gibt es auch noch Leute, die überhaupt nicht Auto fahren. Es ist schon interessant, dass man jetzt die zwei Kategorien, die fahren, subventionieren will und nicht diejenigen, die überhaupt nicht fahren, die sich also am ökologischsten verhalten. Ich glaube, bei diesen Umverteilungsübungen müssen wir uns schon überlegen, ob sie eine Lenkungswirkung haben oder nicht. Wenn Sie schauen, was auf dem Markt passiert, erkennen Sie, dass es in einem unerhörten Tempo Richtung 130 und dann 95 Gramm CO₂-Ausstoss geht, und zwar unabhängig davon, ob wir diese Umverteilungsübung jetzt machen oder nicht.

Herr Büttiker hat es deutlich gesagt: Vor allem im Bereich der Familienfahrzeuge bestehen die Angebote nur in sehr beschränktem Mass. Diese Leute müssen den anderen dann die Autos zahlen. Diese anderen sind vor allem Leute, die sich einen Zweitwagen leisten können. Ich würde es schön finden, auch für meine Frau, wenn ich ihr ein subventioniertes Gratisfahrzeug zur Verfügung stellen könnte – das wäre ja die Konsequenz dieses Beschlusses, wenn ich dann sehr schnell reagieren würde. Das ist unüberlegt, das belastet diese Vorlage und macht sie noch unmöglicher.

Ich bitte Sie, der Minderheit Büttiker und damit dem Nationalrat zu folgen.

Diener Lenz Verena (CEg, ZH): Ich habe diesem Antrag der Mehrheit in der Kommission nicht zugestimmt. Ich bin aber bei der Minderheit nicht aufgeführt, weil ich mich der Stimme enthalten habe. Ich möchte Ihnen kurz in drei Punkten darlegen, warum ich der Meinung bin, dass wir diesen Teil nicht auch noch in das CO₂-Gesetz aufnehmen sollten:

1. Wir laufen Gefahr, dieses Gesetz zu überladen. Wir haben heute und gestern um eine Gesetzgebung gerungen, die ehrgeizige Ziele definiert, die Massnahmen definiert, die es ermöglichen, diese Ziele zu erreichen. Es war auch spürbar, dass die Zufriedenheit in diesem Saal unterschiedlich verteilt war. Wenn wir jetzt hier noch eine zusätzliche Belastung in das Gesetz aufnehmen, dann laufen wir Gefahr, dass wir spätestens bei der Schlussabstimmung für dieses Gesetz keine Mehrheit mehr finden können. Dann haben wir nur noch die Klima-Initiative, die dann auf der Verfassungsebene eine 30-prozentige CO₂-Reduktion stipuliert. Das wäre eine Bankrotterklärung betreffend unsere Verantwortung, die wir auch bei diesem Thema tragen. Das ist der Grund: Ich will dieses Gesetz nicht überladen, und ich will nicht zusätzlich noch Öl ins Feuer giessen.

2. Mit diesem Antrag subventionieren wir, das hat schon Kollege Brändli gesagt, eigentlich Kleinwagen, und das sind häufig Zweitwagen. Ob das in unserem Sinne ist, wage ich zu bezweifeln.

3. Wir haben jetzt die 130 Gramm CO₂ pro Kilometer festgelegt, dies bezogen auf den Flottenmix. Wenn wir jetzt hier diese Kleinwagen mit diesem sehr niedrigen CO₂-Ausstoss noch subventionieren, kann man dafür im Flottenmix auch wieder die stärkeren Motoren einkaufen und die grösseren Wagen verkaufen, weil wir



ja insgesamt dann trotzdem auf diese 130 Gramm kommen. Ich muss sagen, ich will doch nicht mit einem solchen Antrag nachher noch die falsche Seite des Flottenmixes verstärken. Das, denke ich, sollten wir nicht tun.

Darum lehne ich diesen Antrag der Mehrheit ab.

Luginbühl Werner (BD, BE): Die Tatsache, dass mehrmals erwähnt wurde, hier habe auch eine Standesinitiative des Kantons Bern hineingespielt, hat mich dazu bewogen, ganz kurz das Wort zu ergreifen.

Weil der Kanton Bern gesehen hat, dass auf Bundesebene nichts geht, hat der Grosse Rat inzwischen selber ein Gesetz vorgelegt, das ein Bonus-Malus-System vorsah. Diesem Gesetz wurde ein Volksvorschlag gegenübergestellt, der einfach eine lineare Senkung der Motorfahrzeugsteuer vorsah. In der Volksabstimmung hat die lineare Senkung mit 50,1 Prozent obsiegt. Ich fühle mich also nicht mehr an den Auftrag des Kantonsparlamentes gebunden. Ich habe mich bisher in der gesamten Diskussion für ein sehr griffiges Gesetz ausgesprochen. Der vorliegende Antrag der Mehrheit geht nun nach meiner Auffassung aber zu weit. Der drohende Anreiz, zusätzliche Zweitwagen zu beschaffen, wurde bereits erwähnt. Mir scheint es auch, dass Aufwand und Ertrag hier nicht in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Es ist eine bürokratische Umverteilungsübung. Ich bitte Sie daher, den Antrag der Mehrheit abzulehnen.

Lombardi Filippo (CEg, TI): Als Replik noch Folgendes: Es stimmt nicht, dass es sich nur um Kleinwagen handelt, die für normale Bürger fast unbrauchbar sind. Sie sollten vielleicht doch eine Reise nach Genf wagen, und Sie werden sehen, dass es einige Modelle gibt, die auch für Familien sehr vernünftig sind. Ich habe vorhin den Toyota Prius erwähnt, die neue Generation, die dann diese Limite erreichen würde.

In meiner Firma führen wir zwölf Fahrzeuge. Und wenn wir Überlegungen anstellen, diese zwölf Fahrzeuge zu ersetzen, spielt ein solcher Anreiz schon eine Rolle. Im Kanton Tessin gab es vor einigen Jahren ein Programm zur Förderung von effizienten elektrischen Fahrzeugen; es gab 3000 und dann 1500 Franken pro Fahrzeug. Wir kauften sodann gezielt Fahrzeuge, die vier Liter auf hundert Kilometer verbrauchen – obwohl wir andere Modelle hätten kaufen können. Und ich zähle auf einen solchen Effekt, denn die KMU, die ihre Flotten ersetzen müssen, könnten tatsächlich ihren Konsum daran orientieren, wenn sie auf einen solchen Anreiz aufmerksam gemacht werden; das wird eine grosse Wirkung haben. Es sind keine Zweitfahrzeuge oder zusätzlichen Fahrzeuge, die dann gekauft werden. Überdies wüsste man ja nicht, wo man die zusätzlichen Fahrzeuge parkieren könnte – es gibt in unseren Städten sowieso nicht genügend Parkplätze. Ich glaube also nicht, dass die Leute viele zusätzliche Fahrzeuge kaufen würden, nur um den Bonus zu kassieren, das kann nicht sein. Es ergeben sich dann natürlich 1000 Franken an Mehrkosten für den Normalkonsumenten, der ein normales Fahrzeug kauft, aber 1000 Franken verunmöglichen es nicht, ein normales Fahrzeug für 25 000 oder 30 000 Franken zu kaufen.

Herr Büttiker hat gesagt, er hätte vielleicht noch zustimmen können, wenn wir das anders formuliert hätten. Ich habe diese Überlegung auch angestellt. Wir hätten nicht auf Anhebung von 4 auf 8 Prozent Importsteuer gehen müssen, wir hätten das gestaffelt tun können: alle zwei Jahre 1 Prozent mehr. Das hätte in vernünftiger Weise Geld zur Verfügung gestellt. Ich würde ein solches System befürworten. Der Nationalrat und die nationalrätliche Kommission haben die Möglichkeit, das zu tun: Sie können ein gestaffeltes System

AB 2011 S 154 / BO 2011 E 154

vorsehen. Jetzt ist es wichtig, dass wir eine Differenz schaffen, das heisst, dass wir dem Antrag der Mehrheit der Kommission zustimmen, damit der Nationalrat diese Einführung allenfalls noch gestaffelt vorsehen kann.

Meine letzte Bemerkung: Die zwei ersten Gelegenheiten zur Schaffung von Kohärenz haben wir verpasst; das war bei der Brennstoffabgabe und der Treibstoffabgabe. Es gibt hier eine dritte und letzte Gelegenheit zur Schaffung von Kohärenz zum Beschluss zur 20-Prozent-Reduktion im Inland.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Büttiker Rolf (RL, SO): Herr Lombardi hat mich angesprochen, ob ich noch zustimmen könnte. Ich würde zustimmen, wenn man einen richtigen Vorschlag mit einer Ökologisierung der Automobilsteuer auf der Basis von 4 Prozent, wie sie jetzt besteht, gemacht hätte. Aber man kann nicht diesen Schlaumeiertrick machen, wonach wir 4 Prozent haben, und dann geht man von 4 auf 8 Prozent. Das ist natürlich eine klassische Steuererhöhung, die man da vornimmt, und den Betrag verteilt man dann wieder. Man könnte auch mit den 4 Prozent, also mit der gegenwärtig gültigen Automobilsteuer, eine Ökologisierung machen. Dann könnte man mit mir noch darüber reden. Fertig!

Leuthard Doris, Bundesrätin: Grundsätzlich hat der Bundesrat schon mit dem Aktionsplan Energieeffizienz



2007 Modelle, welche eine Differenzierung der Automobilsteuer vorsehen, als gute Modelle bezeichnet. Das, was jetzt auch Herr Büttiker gesagt hat, kann Anreize schaffen. Viele Kantone wenden ja im Moment im Bereich der Motorfahrzeugsteuern neue Modelle an, indem sie nicht mehr nur den Hubraum, sondern auch den Schadstoffausstoss ihrer Berechnung zugrunde legen. Wir finden das gut: Das zielt, und das lenkt. Insofern befindet sich das Modell von Herrn Lombardi und das der Mehrheit nicht völlig ausserhalb dieser Überlegungen. Es hat ein paar – ich sage es jetzt mal so – Babykrankheiten, die man wahrscheinlich noch ausmerzen müsste, wenn man in diese Richtung gehen wollte.

Unseres Erachtens sind das folgende Mängel: Sie haben gestern mit den 130 Gramm pro Kilometer einen Zielwert für 2015 bestimmt. Wenn Sie das jetzt noch toppen würden, hätten Sie eine zusätzliche Beschleunigung der Veränderung des Fahrzeugparks. Das wäre gut, das wäre richtig, denn die 95 Gramm sind wahrscheinlich ein EU-Zielwert per 2020. Wir würden hier wahrscheinlich eine gewisse Dynamisierung des Ersatzes des Fahrzeugparks belohnen. Das wäre so etwas wie eine Emissionsprämie. Wir hatten die Verschrottungsprämie als anderes Modell, welches die alten, emissionsträchtigen Autos betrifft. Insofern ist dies durchaus unterstützungswürdig. Das Problem ist aber, dass Sie damit die Steuer von 4 auf 8 Prozent erhöhen. Im neuen Artikel 13a des Automobilgesetzes gemäss Mehrheit ist vorgesehen, dass die Hälfte dieser Steuereinnahmen denjenigen zurückerstattet würde, die diese Bedingungen – weniger als 95 Gramm – erfüllen. Das kann zu sehr hohen Subventionsbeiträgen führen; Herr Büttiker hat das richtig erkannt. Es mutiert dann sehr schnell und hätte andere Mitnahmeeffekte, die unerwünscht wären. Man müsste noch daran arbeiten, dass man eine Förderung hinkriegt; aber wahrscheinlich müsste das nochmals berechnet werden. Dann kann es durchaus sinnvoll sein, nicht immer nur zu lenken, sondern eine Direktförderung, eine Belohnung für vernünftiges, umweltgerechtes Verhalten ins Auge zu fassen. Aber wie gesagt, es bräuchte noch ein bisschen Denkarbeit, wenn man in diese Richtung gehen wollte.

Die politische Wertung innerhalb der ganzen Vorlage, die Beurteilung der Frage, ob das "too much" ist oder ob Sie es mindestens einmal auf dieser Stufe drinlassen wollen, muss ich Ihnen überlassen. Sie entscheiden, ob Sie das im Moment noch in der Pipeline lassen. Der Nationalrat muss in der Differenzbereinigung ja sowieso noch einige Artikel besprechen.

Brändli Christoffel (V, GR): Es bringt nichts mehr, die Diskussion zu verlängern. Ich wollte nur sagen, dass die Privatflotte von Herrn Lombardi natürlich den Flotten im Berggebiet mit den 4x4-Fahrzeugen nicht entspricht. Diese Problematik müsste man dann auch anschauen. Für diese Fahrzeuge gibt es dann die von ihm erwähnten Angebote nicht, und es kann nicht sein, dass das Berggebiet die Autos der Talgebiete subventioniert.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 22 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 11 Stimmen

Art. 44

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Janiak, Cramer, Fetz)

Abs. 1

... können in beschränktem Umfang in den Zeitraum 2013–2020 übertragen werden. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

Art. 44

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Janiak, Cramer, Fetz)

Al. 1

... allant de 2008 à 2012 ne peuvent être reportés qu'en volume limité sur la période allant de 2013 à 2020. Le Conseil fédéral règle les modalités.



Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Es geht bei diesem Artikel um die sogenannten Emissionsrechte. Diese Emissionsrechte werden ja nach einem Benchmark vergeben. Wenn eine Firma unter einem bestimmten Horizont bleibt, kann sie diese Emissionsrechte behalten; wenn sie darüber ist, muss sie Emissionsrechte kaufen, damit sie mit den gesetzlichen Vorgaben kompatibel ist. Nun wird es so sein, dass aus den Jahren 2008 bis 2012 Emissionsrechte bleiben, die nicht verwendet werden mussten, eben weil die entsprechenden CO₂-Emissionen nicht erfolgten. Die Mehrheit findet es, wie der Bundesrat auch, richtig, dass diese Zertifikate in einen späteren Zeitraum, zwischen 2013 und 2020, übertragen werden können. Damit sind eigentlich alle in der Kommission einverstanden. Es geht um die Frage, ob das unbeschränkt möglich sein soll oder ob eine Beschränkung eingeführt werden soll.

Wir sind hauptsächlich aus folgendem Grund für eine unbeschränkte Übertragung: Es ist im gesamten EU-Bereich so üblich, dass diese als handelbar erklärten Rechte ohne Verwirkungsfristen gehandelt werden können. Der andere Grund ist aber noch wesentlicher: Wenn eine Beschränkung hinsichtlich der Übertragbarkeit eintreten würde, würde dies die betroffenen Unternehmen allenfalls zu gewissen Reaktionen veranlassen. Beispielsweise könnte eine Unternehmung Renovationsarbeiten, die zu einer CO₂-Reduktion führen, unterlassen oder erst später ausführen, weil sie ja noch genügend für sie selbst geltende, aber nicht mehr verkäufliche Zertifikate hat. Darum meinen wir: Die Zertifikate sind als handelbar erklärt worden, und darum sollen sie auch übertragen werden können, und zwar unbeschränkt.

Janiak Claude (S, BL): Der Kommissionssprecher hat Ihnen dargelegt, worum es bei diesen Emissionsreduktionsvereinbarungen geht, die dazu führen, dass man sich von der CO₂-Abgabe befreien lassen kann. Die gegenüber 2003 stark gestiegenen Öl- und Gaspreise haben dazu geführt, dass viele Firmen ihre Emissionen deutlich stärker reduziert haben als angenommen. Das ist an sich erfreulich. Es hat auch dazu geführt, dass in den Jahren 2008 bis 2012 deutlich mehr kostenlose Emissionsrechte vom Bund an Firmen abgegeben werden, als von diesen aufgrund ihrer tatsächlichen Emissionen an den Bund zurückgegeben werden

AB 2011 S 155 / BO 2011 E 155

müssen. Es dürfte sich gemäss den Unterlagen, die mir zur Verfügung stehen, um rund 0,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr oder um mehr als 2 Millionen Tonnen für diese fünf Jahre handeln. Können diese Emissionsrechte unbefristet gelagert und gehandelt werden, so erlaubt dies den betroffenen Firmen, bis 2020 keinerlei weitere Emissionsreduktionen zu realisieren oder gar die Emissionen zu steigern. Und das ist der Grund für den Minderheitsantrag.

Herr Schweiger hat vorhin behauptet, genau das Gegenteil könne passieren. Ich bin der Meinung, dass eben diese Gefahr besteht, dass keine weiteren Reduktionen realisiert werden und dass die Emissionen sogar gesteigert werden können. Deshalb fordert die Minderheit, dass der Bundesrat diese Anrechnung beschränken kann, um solche doch sicher unerwünschten Situationen zu verhindern. Es lagen Überlegungen vor, dass man das ganz beschränken soll oder nur zur Hälfte. Es ist also ein ganz "softer" Antrag, der nur dem Bundesrat wenigstens die Möglichkeit geben will, eingreifen zu können, wenn es zu solchen unerwünschten Situationen käme.

Ich bitte Sie, diesem doch sehr, sehr harmlosen Antrag zuzustimmen und dem Bundesrat diese Möglichkeit zu geben.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, hier unbedingt die Mehrheit zu unterstützen.

Ich glaube, Herr Janiak, es besteht ein Missverständnis, worum es beim Emissionshandel geht. Wenn ein Unternehmen von der CO₂-Abgabe befreit wird, macht es ja auf vertraglicher Basis ein Reduktionsziel ab. Dafür erhält es eine bestimmte Anzahl Emissionsrechte. Überschüssige Emissionsrechte hat es nur dann, wenn es mehr gemacht hat als das, wozu es sich verpflichtet hatte, wenn es für den Klimaschutz mehr gemacht hat als das, wozu es sich vertraglich verpflichtet hatte. Dann hat es tatsächlich überschüssige Zertifikate.

Mit Ihrem Antrag würden Sie genau diejenigen Unternehmen bestrafen, die mehr gemacht haben als nur das Minimum, das man ihnen vorgab. Ich glaube, das wäre gerade klimapolitisch pervers, denn wir wollen ja Anreize setzen, dass man mehr tut als nötig, und diejenigen belohnen, die das tun. Deshalb sind in der Konsequenz dieses Systems die Mehrheit und der Bundesrat der Meinung, diejenigen, die mehr gemacht haben, müsse man belohnen, indem sie ihre Emissionsrechte eben auch übertragen können.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 10 Stimmen





Art. 45

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 46

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1bis

Es ist im Bundesblatt zu publizieren, sobald die Volksinitiative "für ein gesundes Klima" zurückgezogen oder abgelehnt worden ist.

Antrag Hess

Abs. 1bis

Streichen

Art. 46

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1bis

Elle est publiée dans la Feuille fédérale dès lors que l'initiative populaire "pour un climat sain" a été retirée ou rejetée.

Proposition Hess

Al. 1bis

Biffer

Hess Hans (RL, OW): Ich bin überzeugt: Dieser Artikel 46 Absatz 1bis ist ein gesetzgeberischer Fehlgriff. In der Vergangenheit wurde je nach konkreter Situation das Inkrafttreten eines indirekten Gegenvorschlages von der Ablehnung oder dem Rückzug einer Volksinitiative abhängig gemacht. Das kann Sinn machen, wenn der Gegenvorschlag nur ganz spezifisch auf ein neues Anliegen einer Volksinitiative eingeht und dieses modifiziert. Im vorliegenden Fall aber hätte eine Verknüpfung groteske Folgen, denn damit besteht die Gefahr, dass bewährte, breitakzeptierte und notwendige Regelungen wegen einer Volksinitiative, welche die bisherigen Bestimmungen nicht zu ersetzen vermag, ausser Kraft gesetzt würden. Der vorliegende Kommissionsantrag würde im Falle einer Annahme der Klima-Initiative – die Abstimmung ist voraussichtlich im Jahr 2012 – dazu führen, dass das revidierte CO₂-Gesetz nicht publiziert und damit nicht in Kraft gesetzt werden könnte. Ich sage es ganz ausdrücklich: bei der Annahme der Initiative, was ja nicht ausgeschlossen ist.

Da das Gesetz ohnehin per 1. Januar 2013 revidiert werden muss, macht eine solche Zusatzbedingung keinen Sinn. Sie würde den Bundesrat und das Parlament in grosse Zeitnot bringen, eine Reihe von etablierten Massnahmen würde ebenfalls darunter leiden. Namentlich müsste das Gebäudesanierungsprogramm sistiert werden, womit für die Hauseigentümer, die fest mit der mehrjährigen Laufzeit gerechnet haben, ein echtes Problem des Vertrauensschutzes und der Investitionssicherheit entstehen würde. Aus solchen Überlegungen haben sich auch Bundesrat und Nationalrat gegen eine Verknüpfung ausgesprochen – da bin ich sicher, dass das der Grund war. Die Schweiz braucht so oder so, unabhängig vom weiteren Verlauf der Klima-Initiative, ein revidiertes CO₂-Gesetz und ein Gebäudesanierungsprogramm.

Ich bitte Sie in aller Kürze – ich spreche nicht mehr länger –, meinem Antrag zuzustimmen.

Schweiger Rolf (RL, ZG), für die Kommission: Wir haben uns zu diesem Antrag entschieden, weil es in den letzten Jahren üblich geworden ist, dass dann, wenn ein indirekter Gegenvorschlag gemacht wird, auch eine Verknüpfung erfolgt. Es ist ja mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass sich die Sache erledigt. Aber selbst dann, wenn das von Herrn Hess geschilderte Szenario eintreten würde, gäbe es ja immer



noch Mittel und Wege, beispielsweise über eine Verlängerung oder was auch immer wir in solchen Situationen machen, die Übergangszeit zu regeln. Aber wenn das Volk aufgrund einer Initiative bestimmte Dinge beschlossen hat, wäre es problematisch, nachher etwas völlig anderes einzuführen, das nicht kompatibel ist, und zuzuwarten, bis eine Umsetzung dieser Initiative erfolgen würde.

Darum beantragen wir Ihnen, so vorzugehen, wie dies von der Kommission vorgeschlagen wird.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Hess hat Recht, man muss seinen Antrag unterstützen. Wir brauchen das CO₂-Gesetz als Ablösung der bisherigen Kyoto-gestützten Regelung. Somit muss es am 1. Januar 2013 in Kraft treten können. Es braucht auch für die Gebäudeprogramme, wenn Sie sie verstetigen wollen, eine Rechtsgrundlage – das ist dieses Gesetz.

Über die Volksinitiative ist, wenn sie nicht zurückgezogen wird, eine Volksabstimmung durchzuführen. Das ist frühestens im Juni 2012 möglich; wenn Sie die Frist verlängern, ist es ein Jahr später. Wenn die Initiative angenommen würde, würde sich im Wesentlichen das Reduktionsziel verändern, das dann in der Verfassung fix auf 30 Prozent festgelegt würde. Das heisst, wir müssten dieses Gesetz dann wegen dieses Ziels revidieren. Die Massnahmen, die Sie

AB 2011 S 156 / BO 2011 E 156

beschlossen haben, würden dann einfach intensiver ausfallen, insbesondere was die Höhe der Abgaben angeht. Das ist die Konsequenz. Das ist aber kein Grund, die beiden Dinge miteinander zu verknüpfen. Ich empfehle Ihnen hier, dem Antrag Hess zuzustimmen und damit dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Hess ... 39 Stimmen

Für den Antrag der Kommission ... 1 Stimme

Übrige Bestimmungen angenommen

Les autres dispositions sont adoptées

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 28 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(5 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté