



10.017

**Für menschenfreundlichere
Fahrzeuge.
Volksinitiative.
CO2-Gesetz. Revision**

**Pour des véhicules
plus respectueux des personnes.
Initiative populaire.
Loi sur le CO2. Révision**

Fortsetzung – Suite

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.10 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.10 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 07.12.10 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.12.10 (FRIST - DÉLAI)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.03.11 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.03.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.03.11 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 18.03.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 18.03.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.06.11 (FORTSETZUNG - SUITE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 17.06.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.06.11 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Le président (Germanier Jean-René, président): Je vous rappelle que le Conseil national est entré en matière sur le projet le 30 septembre 2010 et l'a renvoyé à la commission.

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Gliederungstitel vor Art. 11a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction, titre précédant l'art. 11a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

AB 2010 N 1877 / BO 2010 N 1877

Art. 11a

Antrag der Mehrheit





Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Wasserfallen, Amstutz, Bigger, Brunner, Killer, Messmer, Parmelin, Rutschmann, Wobmann)

Abs. 1

... sind bis Ende 2017 auf durchschnittlich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer zu vermindern.

Antrag der Minderheit

(Teuscher, Girod, Jans, Pedrina, Stump, van Singer, Wyss Ursula)

Abs. 1bis

Bis 2020 sind die CO₂-Emissionen von Personewagen durchschnittlich auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer zu senken.

Antrag Giezendanner

Abs. 1ter

Der Anteil der Dieselfahrzeuge soll durch die Senkung der Mineralölsteuer von heute 45,87 Rappen auf 35,87 Rappen pro Liter Dieseltreibstoff erhöht werden.

Art. 11a

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Wasserfallen, Amstutz, Bigger, Brunner, Killer, Messmer, Parmelin, Rutschmann, Wobmann)

Al. 1

... d'ici à la fin 2017.

Proposition de la minorité

(Teuscher, Girod, Jans, Pedrina, Stump, van Singer, Wyss Ursula)

Al. 1bis

D'ici 2020, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme sont réduites en moyenne à 95 grammes de CO₂ par kilomètre.

Proposition Giezendanner

Al. 1ter

L'impôt sur les huiles minérales passe de 45,87 centimes à 35,87 centimes par litre de carburant diesel, afin d'augmenter la proportion de véhicules diesel.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich lege Ihnen hier gerade zu Beginn meine Interessenbindung offen: Ich fahre ein Auto, das 4,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer verbraucht, einen CO₂-Ausstoss von 120 Gramm pro Kilometer aufweist und bezüglich Partikeln die Euro-5-Norm erfüllt. Ich fahre also ein Auto, das unter dem Strich eigentlich diesem Gesetz schon lange genügen würde.

Aber können das alle Menschen in unserem Land erfüllen? Ich bin nicht überzeugt davon. Es gibt Menschen, die Ladungen transportieren müssen. Andere wohnen in einem Berggebiet, und davon gibt es einige; gerade hier vor der Haustür beispielsweise liegt das Berner Oberland. Es gibt aber auch Leute, die ein grösseres Auto haben, weil sie zum Beispiel die ganze Familie mittransportieren wollen. Das sind alles grössere Fahrzeuge, die nach wie vor notwendig, ja unverzichtbar sind, wenn wir nicht einen tiefen Eingriff in die Freiheiten der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes vornehmen wollen. Als Städter ist es mir wirklich wichtig, hier keine Diskriminierung zwischen Stadt und Land herbeiführen.

Das Ziel, in der Schweiz bis zum Jahr 2015 diese 130 Gramm zu erreichen, ist erstens schwierig zu erreichen, und zweitens haben wir das nicht direkt selbst in der Hand. Die Schweiz, das muss ich Ihnen an dieser Stelle nicht erklären, ist ein Land, das nicht selbst Autos produziert. Wir übernehmen quasi die Fahrzeuge, die uns die ausländischen Automobilgiganten vor die Haustür stellen. Das bedeutet: Wir haben keinen direkten Einfluss auf die Produktion respektive auf den CO₂-Ausstoss pro Kilometer. Es ist nicht so, wie viele glauben, dass der Schweizer Markt den CO₂-Ausstoss der Autos internationaler Automobilkonzerne beeinflussen kann. Ich bin ein stolzer Schweizer, ich sehe auch, dass die Schweiz in einigen Bereichen Technologiefortschritte macht. Ich





bin aber nicht der Meinung, dass die Schweiz ein Land ist, das die internationalen Automobilkonzerne gross beeinflussen kann.

Man muss sich auch vor Augen führen, und das wiederhole ich hier jetzt wahrscheinlich zum letzten Mal: Der EU-Zielwert, der immer ins Feld geführt wird, ist ein Zielwert, der nicht für jedes einzelne Land in der EU gilt, sondern es ist ein Zielwert, der in der EU über alles gilt. In der Schweiz gehen wir sogar so weit, dass jeder einzelne Importeur für sich selber den CO₂-Grenzwert erfüllen muss. Das sind nicht gleich lange Spiesse, insbesondere deshalb nicht, da wir eben kein Land sind, das selber Autos produziert.

Offensichtlich ist es so, dass beispielsweise Länder wie Schweden oder Deutschland den CO₂-Grenzwert von 130 Gramm bis ins Jahr 2015 nicht erreichen werden. Das sollte uns eigentlich bei der Diskussion auch noch immer vor Augen sein. Wenn wir eine gute Lösung wollen, wäre es angezeigt, dass sich die Schweiz zwei Jahre länger Zeit lassen würde. Wir sind ein Land, das nicht selber produziert, wir sind ein Land, das die Automobilkonzerne nicht selber beeinflussen kann. Dazu sind wir als Markt schlicht zu klein. Wir können uns also zwei Jahre mehr Zeit geben. Wir vergeben uns überhaupt nichts; die zwei Jahre in der Klimapolitik sind vertretbar, insbesondere dann, wenn es darum geht zu vermeiden, die Bergbevölkerung, die Familien, aber auch die Handwerkerinnen und Handwerker gegen andere auszuspielen, z. B. gegen einen Städter wie mich, der sich eben ein so günstiges und sparsames Auto leisten kann. Es ist eine Frage der Kohärenz, es ist aber auch eine Frage der Gesamtsicht. Es geht nicht alleine darum, hier eine CO₂-Limite zu setzen, damit das politisch gut aussieht. Sondern es geht darum, eine Lösung zu haben für das Land, mit dem Land und vor allem mit der Bevölkerung aus Stadt und Land.

Ich danke für die Unterstützung der Minderheit.

Teuscher Franziska (G, BE): Frau Bundespräsidentin Leuthard wird sich in den kommenden Tagen in Cancun für die globalen Ziele im Klimaschutz einsetzen und versuchen mitzuhelfen, eine internationale Lösung für das riesengrosse Problem der Klimaerwärmung zu finden. Wir sind heute hier gefordert, um beim Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative unseren nationalen CO₂-Ausstoss auf ein Minimum zu reduzieren.

Ich beantrage Ihnen mit meiner Minderheit, den CO₂-Ausstoss der Neuwagen auch nach 2015 zu regeln. Dies ist wichtig, weil der Strassenverkehr auch in Zukunft einer der Hauptgründe für den Klimawandel sein wird. In der Schweiz konnten bis anhin, das wissen wir alle, im Bereich des Strassenverkehrs noch keine grossen Fortschritte gemacht werden. Wir verlangen mit der Kommissionsmehrheit, dass wir bis Ende 2015 den CO₂-Ausstoss pro Kilometer im Durchschnitt auf 130 Gramm senken. Wir müssen uns aber auch Ziele nach 2015 geben, wenn wir auf dem Weg der CO₂-Reduktion weiterschreiten wollen. Das verlange ich mit meinem Antrag: Der CO₂-Ausstoss muss bis 2020 auf 95 Gramm pro Kilometer reduziert werden. Damit schliessen wir uns der EU an, die diesen Pfad auch vorgegeben hat. Wir können hier mit der EU "mitfahren", denn die Schweiz hat keine eigene Autoproduktion, wie dies Herr Wasserfallen vorhin auch erwähnt hat. Gerade deshalb ist es für uns von der Minderheit wichtig, dass wir uns eben auch der EU anschliessen, hier nicht einen Sonderzug fahren, sondern dieses Ziel einer Reduktion auf 95 Gramm von der EU übernehmen.

Dieses Ziel zu erreichen ist keine Hexerei. Wenn der CO₂-Ausstoss der Neuwagen gleich abnimmt, wie dies in den letzten Jahren der Fall war, nämlich um 4,5 Gramm pro Jahr, sind wir im Jahr 2020 im Durchschnitt bereits bei 122 Gramm CO₂ pro Kilometer, wenn wir keine einzige

AB 2010 N 1878 / BO 2010 N 1878

zusätzliche Massnahme ergreifen. Aber wir können eben problemlos auch zusätzliche Massnahmen ergreifen, um bei 95 Gramm zu landen.

Was die EU kann, das sollte für uns Schweizer kein Problem sein. Wir sind ein fortschrittliches Land, und wir haben auch innovative Ideen. Nur mit meinem Minderheitsantrag ist garantiert, dass der CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr auch längerfristig weiter sinken wird. Angesichts der fortwährenden technischen Fortschritte ist dieses Ziel problemlos erreichbar. Es wäre ein klimapolitischer Blödsinn, wenn wir hier kein solches Ziel beschliessen und uns nur auf 2015 beschränken würden.

Ich bitte Sie daher, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Ich mache aus meinem Herzen keine Mördergrube: Ich glaube nicht, dass der Klimawandel vom Menschen beeinflusst wird; ich bin überzeugt, dass dieser Wandel seit vielen Jahren vielmehr ein zyklisches Verhalten der Natur ist. Trotzdem weiss ich natürlich, dass dieses Gesetz angenommen wird, obwohl von bürgerlicher Seite immer gepredigt wird: "Weniger Gesetze, weniger Gesetze!" Die Schweiz ist ein Land mit einer verantwortungsvollen Bevölkerung, die sich dieser Sache annimmt. Dazu bräuchten wir eigentlich keine Gesetze; das ist völlig klar. Wir haben es beim Katalysator gesehen. Wir waren die Ersten



in Europa, die ihn hatten. So, wie wir mit der Umwelt umgehen, bräuchten wir gar keine Gesetze – aber wir haben sie.

Jetzt hoffe ich natürlich, dass mir die Grünen zustimmen, dass es ihnen heute nicht ums Geld, sondern tatsächlich um die Luft geht. Frau Teuscher, ich hoffe, Sie stimmen mir zu, wenn Sie meinen Antrag lesen. Sie wollen ja bessere Luft und nicht mehr Steuern. Als Konsequenz der zu revidierenden CO₂-Gesetzgebung würden bei einer allfälligen CO₂-Limite von 130 Gramm, nicht von 95 Gramm, Frau Teuscher, für neue Personenwagen nach Hochrechnung vonseiten des Bundes ab dem Jahre 2015 Sanktionsgelder – Sie haben richtig verstanden: Sanktionsgelder – in der Höhe von 150 bis 300 Millionen Franken anfallen. Das darf doch nicht sein. Wir wollen ja eine CO₂-Gesetzgebung und nicht eine neue Steuerabzockerei.

Als Alternative dazu schlage ich Ihnen deshalb vor, im Sinne der Sache den Anteil der Dieselfahrzeuge in unserem Land endlich zu erhöhen. Wir haben heute etwa 29 Prozent Dieselfahrzeuge. In der EU sind es insgesamt – Frau Teuscher hat die Zahlen der EU genannt – 46 Prozent. Warum? Weil dort der Dieselpreis tiefer ist. Ich habe deshalb einen Antrag formuliert und schlage Ihnen unter Artikel 11a vor, dass wir die Mineralölsteuer von heute 45,87 Rappen auf 35,87 Rappen pro Liter reduzieren. Ich betone hier: Es geht nicht um die Lastwagen; der Bundesrat kann das ausformulieren. Sie können diese ruhig höher belasten; das stört mich überhaupt nicht. Der Lastwagen hat überhaupt keinen Anteil am Zustand der Umwelt, der schlecht sein soll, das wissen wir – mit so wenigen Fahrzeugen! Ich bitte Sie, im Sinne der Sache mitzuhelfen – ich schaue insbesondere zu den bürgerlichen Parteien –, die Dieselfahrzeuge etwas zu bevorzugen, indem wir den Benzinpreis an den Dieselpreis angleichen.

Sie von der CVP erinnern sich: Ihr Ständerat Lombardi hatte bereits einmal eine solch sinnvolle Motion eingereicht. Diese ist dann leider mit 10 Stimmen Unterschied abgelehnt worden, weil zu wenig Leute im Saal waren.

Deshalb bitte ich Sie: Nehmen Sie diesen vernünftigen Faden heute auf, und stimmen Sie meinem Antrag zu.

Wyss Ursula (S, BE): Mit Artikel 11a kommen wir nun zum Kern des Gegenvorschlages. Die Frage, die sich hier stellt, ist: Schaffen wir eine konsistente Umweltpolitik? Schaffen wir es, dass der Verbotsinitiative eine Alternative gegenübergestellt wird, die sich auf marktwirtschaftliche Regelungen stützt? Wenn wir das schaffen wollen, dann müssen wir hier dem Bundesrat und der Mehrheit der Kommission folgen. Wenn wir der Mehrheit folgen, haben wir auch eine gewisse parlamentarische Konsistenz. Wir haben nämlich bereits vor den letzten Wahlen eine Motion der Kommission angenommen, die genau in diese Richtung geht, und wir haben dann folgerichtig dem Antrag aus der BDP-Fraktion zugestimmt, hier der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Damit ist aber auch klar, dass die Eckwerte stimmen müssen, und die Eckwerte sind eben die 130 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer bis ins Jahr 2015. Es gibt also eine parlamentarische Konsistenz, wenn wir hier bei der Mehrheit bleiben.

Es gibt aber auch eine parteipolitische Konsistenz. Ich glaube, es ist richtig, hier noch einmal den Entscheid der FDP-Delegiertenversammlung aus dem Jahre 2010 in Erinnerung zu rufen, die genau diese Gangart gefordert hat. Es ist auch richtig, daran zu erinnern, dass sowohl CVP wie SP in ihren parteipolitischen Papieren eine schnellere Gangart gefordert haben. Die 130 Gramm bis ins Jahr 2015 sind ein Kompromiss, und es ist richtig, dass wir dem hier einmal mehr folgen.

Jetzt hat Christian Wasserfallen wie so oft das Argument eingebracht, dass der Zielwert in der EU nicht für einzelne Länder gilt, sondern für die gesamte EU. Das wäre dann ein Argument, wenn die Schweiz selber Autos produzieren würde. Das ist aber, wie zu Recht gesagt worden ist, nicht der Fall: Wir importieren die Autos aus denselben Fabriken und von denselben Herstellern, wie das auch in der EU der Fall ist. Das Problem ist also nicht, dass wir hier zu schnell wären, das Problem ist im Gegenteil, dass wir zu langsam sein könnten. Wenn wir die Erreichung des Zielwerts gemäss Antrag der Minderheit Wasserfallen auf 2017 verschieben würden, würden diejenigen Fahrzeuge, die in der EU nicht mehr verkauft werden können, weil es ganz einfach Dreckschleudern sind, in die Schweiz exportiert, weil wir eine laschere Gesetzgebung hätten. Herr Wasserfallen, werte FDP und werte SVP, das kann nicht das Ziel Ihres Antrages sein.

Ganz kurz noch zum Antrag Giezendanner: Wir alle haben im Moment Weihnachtswünsche, aber ich glaube, dieser Antrag geht weit über das Ziel hinaus. Kommen Sie mit einem Bonus-Malus-Vorschlag, dann können wir darüber reden, die Mineralölsteuer für Diesel etwas zu senken. Dann müssen Sie aber konsequent sein und die Senkung beim Benzinpreis kompensieren. Einfach nur Weihnachtsgeschenke zu verteilen, das können wir uns nicht leisten.

Grunder Hans (BD, BE): Im vorliegenden indirekten Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative sind, wie schon gesagt, die Eckwerte, die wir das letzte Mal beschlossen haben, voll aufgenommen. Er ist im Gegensatz zur



Initiative klimapolitisch absolut zielführend, er verteufelt die Fahrzeuge in der Schweiz nicht, und vor allem benachteiligt er gewisse Bevölkerungskreise nicht, die ausgeschlossen würden, wenn man der Offroader-Initiative zustimmen würde. Er hat – das ist sehr wichtig – auch keine Verbote für Neuwagen zur Folge. Wir wissen alle, dass das Zwischenziel von 167 Gramm schon heute erreicht ist; deshalb sind die 130 Gramm, die jetzt im indirekten Gegenvorschlag vorgesehen sind, absolut realisierbar, ohne dass es grosse Sanktionen geben muss; davon bin ich überzeugt.

Deshalb unterstützt die BDP-Fraktion ganz klar den Gegenvorschlag gemäss Fassung der Mehrheit und lehnt den Minderheitsantrag Wasserfallen ab, der eine Verlängerung um zwei Jahre will. Angesichts der Entwicklung bin ich überzeugt, dass es absolut unnötig ist, die Frist zu verlängern. Herr Wasserfallen, die Importeure können sich zusammenschliessen; es ist nicht so, dass kein Handlungsspielraum vorgesehen wäre. Deshalb ist die Argumentation, die Sie vorgebracht haben, nicht stichhaltig.

Der Minderheitsantrag Teuscher aus den Reihen der Grünen schießt im Moment über das Ziel hinaus. Vielleicht sind wir im Jahr 2020 so weit, das schliesse ich nicht aus; aber jetzt angesichts der sehr dynamischen Entwicklung ein Gesetz zu machen, das bereits Grenzwerte für das Jahr 2020 vorgibt, ist ein falscher Ansatz. Das würde, wie schon erwähnt, den Kompromiss gefährden, der hier gefunden wurde und der auch mit der EU kompatibel ist. Darum bitte ich Sie, den

AB 2010 N 1879 / BO 2010 N 1879

Minderheitsantrag Teuscher, der im Moment zu weit geht, klar abzulehnen.

Zum Antrag Giezendanner: Es ist so, dass man mit einer Verbilligung des Dieseltreibstoffes einen Anreiz schaffen und die Zahl der Dieselfahrzeuge wahrscheinlich erhöhen könnte, wie dies zum Beispiel auch in Österreich der Fall ist, wo die Zahl der Dieselfahrzeuge bedeutend höher ist. Im Moment ist es aber, wie man sieht, wenn man die ganze Kasse anschaut, wahrscheinlich eben nicht opportun, hier Geschenke zu machen. Wir wissen alle, dass im Strassenbereich sehr grosse Infrastrukturvorhaben anstehen, und wir brauchen das Geld. Wahrscheinlich wird es in Kürze hier in diesem Saal sogar dazu kommen, dass wir eher über eine generelle Erhöhung der Mineralölzölle sprechen müssen. Auch wenn es vom Ansatz her ein gutes Anreizsystem wäre, lehnt die BDP-Fraktion diesen Antrag darum ab.

Wobmann Walter (V, SO): Die SVP-Fraktion wird ganz klar den Minderheitsantrag Wasserfallen unterstützen. Dieser ist ja quasi ein Kompromissvorschlag. Denn wir sind nach wie vor der Meinung, dass lediglich auf 150 Gramm bis 2015 reduziert werden sollte, so, wie das auch in der Vorlage 1 zum CO₂-Gesetz steht; das haben wir im Sommer hier drin beschlossen.

Die Reduktion auf 130 Gramm ist für die Schweiz kaum machbar. Wir haben doch ganz andere Verhältnisse, das wurde vorhin schon mehrmals erwähnt. Wir haben viel mehr Hügellandschaft, somit viel mehr 4x4-Fahrzeuge, vergleichsweise rund dreimal mehr als in der EU. Wir haben aber weniger Dieselfahrzeuge, das wurde auch erwähnt. Der Grund ist klar, es ist die viel zu hohe Besteuerung. Darum wird die SVP-Fraktion den Einzelantrag Giezendanner klar unterstützen, der eine Reduktion um 10 Rappen pro Liter verlangt. Zudem ist zu beachten, dass die EU auch intern, unter den EU-Staaten, unterschiedliche Werte aufweist. So hat z. B. Schweden heute einen ähnlichen CO₂-Ausstoss wie die Schweiz, also rund 170 Gramm pro Kilometer, und muss voraussichtlich bis 2015 auf lediglich 150 Gramm reduzieren. Ich bitte Sie also, den Minderheitsantrag Wasserfallen und den Einzelantrag Giezendanner zu unterstützen.

Den Minderheitsantrag Teuscher, der verlangt, bis 2020 auf 95 Gramm zu reduzieren, ist klar abzulehnen. Das ist ein absurder Antrag. Die Zeitdauer ist zu lange, um jetzt die Werte klar festzulegen. Gerade die jetzige Konferenz in Cancun zeigt doch uns allen deutlich, was läuft. Die wirklich grossen CO₂-Sünder wie China, die USA usw. sind absolut nicht bereit, Reduktionen zu machen oder einen Kompromiss einzugehen. Was will dann die kleine Schweiz? Die kleine Schweiz, welche zum weltweiten CO₂-Ausstoss etwa ein Promille beiträgt? Eigentlich ist es ja ein Riesenwitz, dass wir hier drin über das Thema überhaupt so diskutieren. Es ist allerdings ein Witz, der nicht zum Lachen ist.

Ich bitte Sie also, diesen Minderheitsantrag Teuscher klar abzulehnen.

Girod Bastien (G, ZH): Hier geht es um einen entscheidenden Artikel des indirekten Gegenvorschlages. Ich möchte vor allem auf den Antrag eingehen, die Frist für die Reduktion auf 130 Gramm pro Kilometer bis 2017 zu verlängern. Damit würde das Gesetz zur Farce. Wenn man die Entwicklung des CO₂-Verbrauchs pro Kilometer in den letzten Jahren anschaut, dann kann man einen relativ klaren linearen Trend feststellen. Wenn sich dieser bestehende lineare Trend fortsetzt, kommt man 2015 bereits ohne Massnahmen auf diese 130 Gramm. Das heisst: Die Autoindustrie muss gar nicht viel machen, um diese 130 Gramm zu erreichen. Klar,



es gab auch die Krise, und vielleicht würde es jetzt wieder etwas zunehmen. Aber es ist wirklich sehr nah am Machbaren. Im Jahr 2017 wird man mit diesem Trend hingegen klar unter diesem Wert sein. Es würde 2017 also sogar dann, wenn man nichts macht, wenn man keine weiteren Massnahmen beschliesst, weniger als 130 Gramm pro Kilometer verbraucht.

Klimaschutz ist eben das Forcieren des technischen Fortschrittes. Natürlich gibt es einen autonomen technischen Fortschritt, aber das Ziel des Klimaschutzes ist es, dass man den technischen Fortschritt so forciert, dass die Zunahme des Konsums bzw. die Zunahme des Leergewichtes und des Verkehrs nicht wieder alles kompensiert. Ich möchte hier mit den Gebäuden vergleichen. Bei den Gebäuden haben wir eine ähnliche Situation. Wir haben auch eine steigende Bevölkerungszahl, wir haben auch einen steigenden Konsum, hier bezüglich Quadratmeter pro Person. Trotzdem haben wir es geschafft, die Vorgaben des Kyoto-Protokolls und des CO₂-Gesetzes einzuhalten und die Emissionen zu senken, indem wir den technischen Fortschritt forciert haben, mit Mindeststandards und einem Gebäudeprogramm.

Bei den Personenwagen haben wir zwar eine Verbesserung erreicht. Die CO₂-Emissionen pro Kilometer haben abgenommen, aber viel langsamer als geplant, viel langsamer, als es die freiwilligen Vereinbarungen vorsahen, die eben leider nicht eingehalten wurden. So liegt auch der Grund dafür, dass wir das Kyoto-Protokoll nicht einhalten, eindeutig bei den Personenwagen. Das ist auch eine Ungerechtigkeit gegenüber den Hauseigentümern und der Wirtschaft. Diese haben ihre Arbeit relativ gut gemacht. Trotzdem hat die Schweiz die Klimaziele nicht erreicht, weil sie eben im Bereich Personenwagen nicht erreicht wurden.

Deshalb wäre es wichtig, für das nächste CO₂-Gesetz daraus zu lernen, einen Schritt weiter zu gehen und nicht mehr auf die Freiwilligkeit zu setzen, sondern den technischen Fortschritt zu forcieren. Sogar wenn es keine Klimaerwärmung gäbe, wäre es sinnvoll, dieses Gesetz zu beschliessen und den technischen Fortschritt zu forcieren. Was erreichen wir nämlich dadurch? Wir reduzieren unsere Erdölabhängigkeit, wir reduzieren eigentlich die Ausgaben für Erdöl, und stattdessen können die Haushalte, welche immer noch gleich viel Geld zur Verfügung haben, dieses Geld verwenden, um andere wirtschaftliche Aktivitäten zu tätigen. Die Kaufkraft wird also gestärkt, und insgesamt profitiert natürlich dann die Schweizer Wirtschaft, die weniger in der Erdölproduktion als vielmehr in anderen Bereichen tätig ist, von einer solchen Veränderung.

Es wurde gesagt, in der Schweiz würden keine Autos produziert, deshalb sei die Situation anders. Die Situation ist schon anders, aber sie ist eben günstig für eine schnellere Reduktion, denn wir müssen nur den Importmix verändern, die Werbung etwas verändern, die Käufer mehr sensibilisieren, und dann erreichen wir diese Ziele. Ich bitte Sie entsprechend, den Antrag der Minderheit Wasserfallen abzulehnen, hingegen der weiter gehenden Verpflichtung – analog zur EU – gemäss Antrag der Minderheit Teuscher zuzustimmen.

Hutter Markus (RL, ZH): Herr Kollege Girod, Sie haben hier jetzt grossartig erzählt, die Kaufkraft würde dann gestärkt. Sie wissen, es geht um einen Betrag von etwa 350 Millionen Franken, der umverteilt wird. Können Sie mir sagen, wie gross der Verwaltungs-, der Bürokratieaufwand für die Umverteilung dieser 350 Millionen ist? Diese Frage stellt sich gerade, wenn Sie in den aktuellen Voranschlag 2011 schauen und da sehen, dass sich die Verwaltung auf dem Verordnungsweg bei der CO₂-Abgabe noch ein Prozent mehr zuschanzt, um zusätzliche Bürokratie zu bezahlen. Sagen Sie mir bitte konkret, wie gross der Bürokratieaufwand für diese gigantische Umverteilung ausfallen wird.

Girod Bastien (G, ZH): Vielen Dank für diese Frage. Der Betrag von 350 Millionen Franken wurde ja von Auto-Schweiz berechnet. Aber da wurde davon ausgegangen, dass wir keinen technischen Fortschritt mehr haben; da wurde davon ausgegangen, dass wir uns, obwohl wir uns in den letzten Jahren dauernd verbessert haben, plötzlich nicht mehr verbessern und dass wir 2015 immer noch etwa bei 150 Gramm CO₂ pro Kilometer sind. Nur so kommt man auf den Betrag von 350 Millionen Franken.

In Tat und Wahrheit gibt es aber einen technischen Fortschritt, auch in Zukunft, gerade weil die EU sich weiterhin anstrengt. Deshalb werden sich die Bussen für

AB 2010 N 1880 / BO 2010 N 1880

Überschreitungen wahrscheinlich nicht einmal auf eine Million Franken belaufen, sicher nicht auf 350 Millionen. Sie müssen sehen: Die Werbung kann einfach angepasst werden. Heute wird für ineffiziente Fahrzeuge geworben, das kann man ändern, und dann erreicht man den Wert von 130 Gramm problemlos. Der Bürokratieaufwand verhält sich proportional zu den Sanktionen, und weil die Sanktionen gegen null gehen, geht auch der Bürokratieaufwand gegen null.

Lustenberger Ruedi (CEg, LU): Es ist einzugestehen, dass sich unsere Kommission und unser Rat im ersten Umgang mit dieser Frage schwergetan haben. Der Ständerat hat uns mit seiner Version, die auch die bundes-



rätliche ist, wieder auf den Pfad der legislatorischen Vernunft in dieser Frage zurückgebracht. Unsere Fraktion unterstützt die Mehrheit, und wir lehnen sowohl den Minderheitsantrag Wasserfallen als auch jenen von Frau Teuscher ab.

Hier an diesem Platz wurde in der vergangenen halben Stunde versucht, zum Teil vergeblich, zum Teil aber eben auch nicht, die Ökonomie und die Ökologie gegeneinander auszuspielen. Diese Zeit sollte eigentlich vorbei sein. Unsere Fraktion stellt sich auf den Standpunkt, dass Grenzwerte, die mit einem vernünftigen Aufwand in einer vernünftigen Zeitspanne erreicht werden können, durchaus nicht nur einen ökologischen, sondern auch einen ökonomischen Mehrwert bringen können. In dieser Hinsicht kann eben gerade die Schweiz als Forschungs- und Innovationsplatz in dieser Welt gute Dienste in diesen Fragen leisten. Deshalb lehnen wir diese beiden Minderheitsanträge ab.

Beim Antrag der Minderheit Wasserfallen kommt im Vergleich zu jenem der Mehrheit eine Differenz von zwei Jahren zum Ausdruck. Uns erscheint der Zeitraum bis 2015 vernünftig, und es ist vor allem auch ein Zeitraum, innerhalb dessen die Vorgaben mit vernünftigen Massnahmen erreicht werden können.

Zum Antrag der Minderheit Teuscher: Sie haben vorhin den Ausdruck gebracht, es sei "klimapolitischer Blödsinn", was wir hier machten. Sie machen mit Ihrem Antrag aber legislatorisches Kaffeesatzlesen, indem Sie hier auf zehn Jahre hinaus legiferieren wollen, aber nicht wissen, ob diese 95 Gramm dann zu hoch oder zu tief sein werden. Denn genau in diesem Bereich, in welchem wir uns heute befinden und legiferieren, haben wir Perspektiven, die wir nicht auf zehn Jahre hinaus berechnen können. Man kann manchmal zu spät legiferieren, da haben Sie Recht, aber mit Ihrem Antrag legiferieren Sie zum Voraus, und das ist auch nicht vernünftig. Ich bitte Sie, die Minderheitsanträge abzulehnen und der Mehrheit zu folgen.

Teuscher Franziska (G, BE): Herr Lustenberger, Sie haben mir vorgeworfen, ich würde die Zeit nicht richtig einschätzen. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass wir 2000 das CO₂-Gesetz erlassen haben, in dem wir Ziele für 2012 vorgegeben haben. Wir erreichen diese Ziele nach zwölf Jahren nicht. Finden Sie den beantragten Zeithorizont bis 2020 für die nächste Periode nicht angemessen?

Lustenberger Ruedi (CEg, LU): Frau Teuscher, jetzt verwechseln Sie etwas. Das Kyoto-Protokoll enthält Vorgaben in Bezug auf das gesamte Ausmass. Darauf beruht das CO₂-Gesetz der Schweiz. Hier aber legiferieren wir in einem kleinen Segment dieses ganzen Bereichs. Deshalb sage ich Ihnen, dass Sie nicht für zehn Jahre auf Vorrat legiferieren sollten.

Bourgeois Jacques (RL, FR): Le groupe libéral-radical est sensible à la protection de notre environnement et de nos ressources naturelles. Les mesures à prendre dans ces domaines doivent être basées sur l'incitation plutôt que sur des taxes ou des interdictions.

D'autre part, notre législation ne peut pas être déconnectée de celle de l'Union européenne. Ne possédant pas de constructeurs automobiles en Suisse, nous ne pouvons pas faire cavalier seul dans ce domaine. La fixation de valeurs cibles moyennes de grammes de CO₂ émis par kilomètre et par véhicule a été décidée dans le cadre d'un contre-projet à l'initiative populaire "pour des véhicules plus respectueux des personnes", initiative que nous avons à juste titre proposé de rejeter lors de la précédente session.

Le groupe libéral-radical est en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ de 20 pour cent à l'horizon 2020. Toutefois, contrairement aux décisions prises par notre conseil, il est d'avis que ces réductions d'émissions doivent pouvoir avoir lieu aussi bien dans notre pays qu'à l'étranger. Les limiter à la Suisse péjorerait la compétitivité de nos entreprises et nous isolerait de nos concurrents étrangers, ce que nous ne pouvons pas accepter.

Parmi les mesures possibles de réduction des émissions de CO₂ figurent deux principaux axes: l'assainissement des bâtiments au travers du remplacement des chauffages à énergie fossile par des chauffages fonctionnant avec des énergies renouvelables et la mobilité.

Au sujet de la mobilité, plus particulièrement des véhicules, les constructeurs et importateurs de véhicules n'ont pas attendu qu'on légifère pour réduire les émissions de CO₂ par kilomètre parcouru. Les évolutions technologiques dans ce domaine ont permis de réduire les émissions moyennes d'environ 4 pour cent par année. Actuellement, les émissions moyennes de CO₂ par kilomètre parcouru se situent, pour l'ensemble de nos véhicules neufs, à 167 grammes.

Avec la poursuite d'une réduction des émissions de plus de 4 pour cent par année, l'objectif des 130 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru à l'horizon 2015 est à notre sens réaliste. Le Parti libéral-radical a, lors de son assemblée des délégués de cet été à Lugano, ratifié cet objectif. Par conséquent, la majorité du groupe libéral-radical soutiendra le contre-projet du Conseil fédéral dans la version de la majorité.

Une question, toutefois, subsiste: ne devrait-on pas également, si nous voulons diminuer nos émissions de



gaz à effet de serre, et notamment de CO₂, adapter notre législation en la rendant eurocompatible dans le domaine des biocarburants? La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie de notre conseil vient de mettre en consultation un durcissement de notre législation dans ce domaine. Ne devrions-nous pas plutôt, comme c'est le cas dans l'Union européenne et dans d'autres pays, rendre obligatoire l'incorporation de biocarburant dans l'essence ou le diesel?

Indépendamment de cette question, la majorité du groupe libéral-radical, comme je l'ai mentionné, soutiendra le contre-projet dans le sens des propositions de la majorité.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Ich hatte manchmal das Gefühl, ich sei wieder in einem Glaubenskrieg um Klima- und Umweltziele, von dem ich dachte, wir hätten ihn eigentlich überwunden. Ich erinnere mich an Diskussionen, als es um die Einführung des Katalysators ging. Da sagte man, das gehe nicht, die ganze Wirtschaft breche zusammen. Wir hatten die Freon-Diskussionen, das FCKW in den Kühlschränken – und immer ist es gegangen. Man hat immer technologische Lösungen gefunden.

Wenn ich sehe, was sich seit einigen Jahren in der Autoindustrie abspielt, so bin ich hochofret über die technologischen Fortschritte, die in dieser kurzen Zeit gelungen sind. Gerade beim Technologiestandort Schweiz, beim Forschungsstandort Schweiz vertraue ich auf den Fortschritt, vertraue ich auf die Wissenschaft, vertraue ich auf die Technologien, die heute erhältlich sind. Wir müssen Übergangszeiten finden, damit sie für den Konsumenten, für die Konsumentin auch bezahlbar sind. Der Fortschritt wird uns hier immer einholen, und ich bin froh darüber, weil wir in der Politik meistens weniger mutig sind, als es uns die Technologie erlauben würde.

Wir sind uns alle einig: Wenn es um die CO₂-Reduktionen geht, spielt der ganze Bereich der Mobilität eine grosse Rolle. Wie im Gebäudebereich haben wir hier ein grosses, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial an CO₂-Reduktionen. Wir wissen auch: In einem freien, marktwirtschaftlich

AB 2010 N 1881 / BO 2010 N 1881

orientierten Land sind uns Instrumente mit Anreizen, mit Informationen über Etikettierung und mit Produktionsvorschriften immer wichtiger als nur Abgaben und Steuern. Aber wir wollen lenken und den Konsumenten zu einem guten Kaufentscheid bewegen. Daran orientiert sich ja eigentlich dieser Gegenvorschlag des Bundesrates und Ihrer vorberatenden Kommission, daran orientiert sich unser System. Wir sagen, dass es bei den neu zuzulassenden Personenwagen, für den Import dieser Neufahrzeuge eben Sinn macht, die CO₂-Emissionen festzulegen, und das im Sinne der bestehenden EU-Vorschriften. Es ist doch sinnvoll, dass wir die Vorschriften jener Länder übernehmen, in denen das Gros unserer Fahrzeuge hergestellt wird; das sind nach wie vor die Länder im EU-Raum. Der asiatische Raum, der zweite grosse Produktionsort von Fahrzeugen, ist in vielen Bereichen sogar fortschrittlicher als die EU und sicher wesentlich fortschrittlicher als die amerikanische Autoindustrie.

Herr Hutter hat in seiner Garage eine riesige Palette von Fahrzeugen. Fast von jeder Marke gibt es Fahrzeuge mit unterschiedlichen Emissionsgraden; das sind die Produkte für den Käufer und die Käuferin. Ich bin überzeugt: Wenn ein Kunde kommt und ein Fahrzeug einer bestimmten Marke kaufen will, wird er ihm schmackhaft machen, den Fahrzeugtyp mit dem geringeren CO₂-Ausstoss zu kaufen. Ich bin überzeugt, dass viele Garagen entsprechend den Empfehlungen von Auto-Schweiz auf die Auswahl, aber auch auf die Vorteile hinweisen. Darauf können wir doch setzen. Gerade Auto-Schweiz hat ja viele Aktivitäten entwickelt und damit gezeigt, wie man die Information der Kunden verbessern kann; dafür möchte ich mich auch bedanken. Es ist schlussendlich das Wichtigste, dass der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen ein wesentliches Kriterium des Kaufentscheids darstellen, damit man einen intelligenten, aufgeklärten Entscheid trifft, wenn man ein Auto kauft.

Sie haben in der vergangenen Session die Offroader-Initiative abgelehnt und gleichzeitig Ihre UREK beauftragt, der Volksinitiative einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Das ist richtig, das entspricht der bundesrätlichen Intention. Ihre Kommission hat den Auftrag umgesetzt. Dieser Gegenvorschlag entspricht in den Kernpunkten dem Entwurf des Bundesrates, weshalb ich Ihnen empfehle, hier auf den Antrag mit den 130 Gramm CO₂ pro Kilometer im Jahr 2015 einzuschwenken. Wir orientieren uns damit an der EU.

Mit Ihrem Auftrag haben Sie das Fundament für einen wichtigen Pfeiler bei der Erreichung unserer Klimaziele gelegt. Wir wissen auch, dass die Erreichung dieser Ziele möglich ist. Die ETH hat in Simulationsmodellen, welche auf einer Million Autokäufe der Haushalte basieren, simuliert, wie das aussehen könnte, und sie ist zum klaren Schluss gekommen, dass sich das Ziel, im Jahr 2015 auf 130 Gramm CO₂ zu kommen, wie in der EU auch in der Schweiz erreichen lässt, wenn auch mit mehr Aufwand: Wir sind im Moment in einer schlechteren Situation im Vergleich zur EU, aber es ist möglich.

Das betrifft die neuen Fahrzeuge. Es war dem Bundesrat ganz wichtig, dass wir jetzt nicht auch Druck auf



die alte Fahrzeugpalette machen, obwohl dort natürlich das Potenzial ebenso gross ist. Wir wissen aber: In der Schweiz wird im Schnitt alle zehn Jahre das Auto eingetauscht, und deshalb ist das effektiv auch in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Kommen wir zu den Minderheiten:

Bei Herrn Wasserfallen, den ich sonst, etwa im Bereich der Nuklearenergie, eigentlich auch als ambitionierten Verfechter von Klima- und CO₂-Schutz wahrnehme, bin ich erstaunt, dass er in seinem Minderheitsantrag nur auf 2017 geht. Junge Menschen in diesem Land brauchen Vorbilder, und ich glaube, hier können Sie mit dem Jahr 2015 gerade auch in bürgerlichen Kreisen viele junge Männer, die gerne Autos kaufen, die gerne Auto fahren, sensibilisieren, es Ihnen gleichzutun, nämlich ein sparsames und klimafreundliches Fahrzeug zu kaufen. Sie sind ja das beste Vorbild dafür, dass das möglich und auch für die jungen Männer in der Schweiz völlig unproblematisch ist.

Bei der Minderheit Teuscher komme ich zum gleichen Schluss. Natürlich haben Sie Recht, Frau Nationalrätin: Das ist ein Ziel, welches man sich setzen kann. Aber der Bundesrat bittet Sie hier, einmal im Bereich des Möglichen zu bleiben. Wir haben – ich sage es nochmals – mit dieser Vorlage ja auch einen Gegenvorschlag zur Offroader-Initiative. Deshalb meinen wir, es sei unnötig, hier weiter zu gehen.

Herr Nationalrat Giezendanner, Sie haben mit Ihrer Feststellung, dass Dieselfahrzeuge wesentlich salonfähiger geworden sind, grundsätzlich Recht; man hat dort wesentliche technische Fortschritte gemacht. Die neuen Personenfahrzeuge mit Diesel sind heute im Vergleich zu dem, was wir vor zwanzig, dreissig Jahren hatten, klimafreundliche Fahrzeuge. Sie haben auch damit Recht, dass der Prozentsatz in der Schweiz im Vergleich zu dem in der EU gering ist; das hängt auch mit staatlichen Förder- oder Belastungsmitteln zusammen. Es gibt bei Ihrem Antrag meines Erachtens aber drei Probleme.

Einmal haben wir in Artikel 12 Absatz 1 des Mineralölsteuergesetzes eine andere Bestimmung für die Dieselfahrzeuge. Diese müsste man auch abändern, sonst hätten wir einen Widerspruch zwischen dem CO₂-Gesetz und dem Mineralölsteuergesetz. Dort sind die Vorschriften im Anhang verbindlich; somit wäre das rein legislativ ein Problem.

Das zweite Problem sind die Einnahmehausfälle. Sie wissen, dass wir in der Strassenfinanzierung vor grösseren Herausforderungen stehen, Herr Grunder hat zu Recht auf die fehlenden Mittel hingewiesen. Sie wissen auch, dass eine generelle Erhöhung der Mineralölsteuer nicht auszuschliessen ist, wenn wir die künftigen Projekte – die Engpassbeseitigungen, die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes – finanzieren wollen. Insofern wäre Ihr Antrag kontraproduktiv.

Dritter Einwand: Ich glaube, wir sind uns einig, dass es sich nur um neu immatrikulierte Fahrzeuge handeln dürfte, nur um Personenwagen. Das ist aus Ihrer Formulierung aber nicht ersichtlich. Somit hätte ich Bedenken gegenüber einer Annahme dieser Formulierung, auch wenn sie in der Tendenz durchaus einen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstosses leisten könnte – aber eben nur, wenn es um den Ersatz von älteren Fahrzeugen ginge.

Sie müssen darauf achten, dass Sie mit Ihren Beschlüssen jetzt kongruent zur gleichzeitigen Behandlung der Klima-Initiative in der UREK-SR und allenfalls auch im Ständerat selber bleiben. Dort hat man in der Sommersession den Zielwert für neue Personenwagen auf 150 Gramm CO₂ pro Kilometer festgelegt. Wenn sich der Konsens, diese 130 Gramm, in beiden Gesetzen gegenüber beiden Initiativen in beiden Räten durchsetzen kann, so ist das sinnvoll, realistisch und auch volkswirtschaftlich verträglich. Wir meinen auch, dass der Gegenvorschlag unbedingt nötig ist, was die Fristen betrifft. Ohne Gegenvorschlag müsste die Schlussabstimmung zur Offroader-Initiative im Parlament bis Ende Februar 2011 erfolgen. Stimmen Sie dem Gegenvorschlag zu, so würde diese Frist um zwölf Monate verlängert. Da die CO₂-Emissions-Vorschriften aber gleichzeitig mit jenen der EU per 2012 eingeführt werden sollen, ist Eile geboten. Die Autoimporteure brauchen Zeit, um sich zu organisieren und Emissionsgemeinschaften bilden zu können.

Auch aus diesem Grund bitte ich Sie, der Mehrheit und damit der bundesrätlichen Vorlage zu folgen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Frau Bundespräsidentin, ich danke Ihnen sehr für Ihre gute analytische und pragmatische Antwort. Aber Sie sind schon mit mir einverstanden, dass ich beim Mineralölsteuergesetz nur den Grundzoll und nicht die zweckgebundenen Einnahmen senken will. Also hat das mit dem Strassenbau wenig zu tun. Ich bin aber mit Ihnen einverstanden, dass wir irgendwann einmal neue Einnahmen beschliessen müssen. Sie sind wahrscheinlich auch mit mir einverstanden, dass wir bei der Differenzbereinigung mit dem Ständerat diese Formulierung allenfalls noch ändern und spezifizieren können.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Das ist Sache des Parlamentes. Wenn Sie diese Formulierung über den Ständerat



AB 2010 N 1882 / BO 2010 N 1882

verbessern, werden wir das sicher nochmals anschauen. Ich habe meine Bedenken zu dieser Formulierung angebracht, aber der Entscheid darüber liegt in der Hoheit der Vertreter des Volkes.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: La commission a suivi les instructions très claires que lui a données son conseil lors du débat du 30 septembre dernier. Vous vous rappelez qu'il avait décidé, sur la base d'une proposition du groupe PBD, que la commission devrait présenter un projet prévoyant de ramener la norme à 130 grammes d'émissions de CO₂ par kilomètre d'ici à 2015. Nous avons pris cette décision par 95 voix contre 75. Ce faisant, nous collions aussi à la position du Conseil fédéral, qui voulait un contre-projet à l'initiative populaire "pour des véhicules plus respectueux des personnes".

Maintenant, à l'article 11a, la minorité Wasserfallen propose de ne pas s'en tenir à la décision de notre conseil, prise le 30 septembre dernier. C'est évidemment le bon droit de Monsieur Wasserfallen de contester en déposant une proposition de minorité; cependant, vous me permettrez de rappeler au nom de la majorité de la commission, sur le fond, que cette mesure a un effet très substantiel sur nos émissions de CO₂. Elle permettra de réduire nos émissions de 1 million de tonnes par année en moyenne, de 2012 à 2020. L'effet est progressif, tant et si bien qu'en 2020, sans cette mesure, nous émettrons 1,7 million de tonnes en plus que ce que nous émettrions si nous devons adopter cette mesure.

Aux yeux de la majorité de la commission, il faut adopter cette mesure. L'objectif visé est facile à atteindre – certains pays de l'Union européenne l'ont d'ailleurs quasiment déjà atteint. Cette mesure permet des économies de carburant et réduit notre dépendance par rapport aux importations d'énergie fossile.

J'aimerais aussi relever un argument qui m'a étonné de la part de Monsieur Wasserfallen. Effectivement, nous n'avons pas d'industrie automobile, comme cela a été souligné. Donc, de ce fait, contrairement à lui, la majorité de la commission pense plutôt qu'il faut dès lors s'en tenir aux normes européennes, puisque c'est en Europe que sont produites les voitures que nous importons en Suisse.

S'agissant de la proposition de la minorité Teuscher, la majorité de la commission s'en est tenue à la ligne du mandat que lui a donné le conseil, mandat dans lequel ne figurait pas la question des émissions jusqu'en 2020. D'autre part, il y a encore certaines incertitudes sur ce que fera l'Union européenne en 2020. C'est la raison pour laquelle, sans se prononcer sur le fond, la majorité de la commission vous propose finalement de ne pas encore fixer d'objectifs pour 2020 et, donc, de rejeter la proposition de la minorité Teuscher.

J'en viens à la proposition Giezendanner. Au préalable, en réaction à l'intervention de Monsieur Giezendanner, j'aimerais faire une remarque. Monsieur Giezendanner dit qu'il croit – j'insiste sur ce terme – que le réchauffement climatique ne dépend pas de l'activité humaine. Aux yeux de la commission, il ne s'agit pas d'une question de croyance, mais d'une question de faits. Deux faits sont scientifiquement établis: le climat se réchauffe; la cause de ce réchauffement, ce sont les émissions anthropiques, c'est-à-dire les émissions causées par l'homme. On peut bien dire qu'il s'agit d'une croyance; mais non, il s'agit d'un fait qui est scientifiquement établi, même si cela ne nous plaît pas, Monsieur Giezendanner! La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie, croyez-le bien, Monsieur Giezendanner, agit sur la base de faits et non pas de croyances!

Maintenant, s'agissant du fond de la proposition Giezendanner, la commission n'a pas pu en discuter; il n'y a donc pas d'avis établi de la commission. On peut d'ailleurs discuter pour savoir si c'est la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie ou plutôt la Commission des transports et des télécommunications, dans laquelle Monsieur Giezendanner siège, qui devrait traiter cette problématique, dans la mesure où c'est souvent cette dernière commission qui s'occupe des questions de transport. Mais il est clair que la proposition Giezendanner diminue le produit de l'impôt sur les huiles minérales. Comme on vend environ 2 milliards de litres de diesel par année, en réduisant de 10 centimes par litre le montant de l'impôt, il y a un manque à gagner d'environ 200 millions de francs pour les pouvoirs publics, dont une moitié manquerait à la caisse générale et l'autre au compte routier, vraisemblablement, selon les premières estimations que l'on peut faire.

On pourrait discuter de cette mesure en prévoyant éventuellement une légère augmentation de l'impôt sur l'essence et une baisse sur le diesel pour corriger le déséquilibre. J'ai sous la main les chiffres de l'Allemagne. Monsieur Giezendanner, en Allemagne il y a effectivement une différence de 10 centimes d'euro. L'imposition du diesel est inférieure de 10 centimes d'euro et, comme en Suisse, il y a environ 30 pour cent de voitures diesel dans les nouvelles immatriculations. Il faudrait examiner la situation, mais, sur la base de l'expérience allemande, on peut craindre que cela ne change finalement pas trop le comportement d'achat des gens. De plus, le parc actuel des véhicules diesel est plus vorace en énergie que le parc des voitures à essence. Cela





ne veut pas dire que ce sera toujours le cas.

Comme l'a relevé Madame la présidente de la Confédération, le montant exact de cet impôt est fixé dans la loi sur l'imposition des huiles minérales. Si Monsieur Giezendanner veut le corriger, il faut modifier la loi sur l'imposition des huiles minérales et non pas la loi sur le CO₂. Sinon, on aura deux lois qui se contrediront: l'une, la loi sur le CO₂, prévoira 35 centimes tandis que l'autre, la loi sur l'imposition des huiles minérales, prévoira 45 centimes. Il y a un problème de technique législative sur ce point. Voilà ce que je peux dire sur cette proposition à ce stade. Sur le fond, elle n'a pas été discutée en commission.

Je vous prie de suivre la majorité de la commission et le Conseil fédéral.

Bigger Elmar (V, SG): Herr Kollege, Sie haben doch auch Kenntnis davon, dass in der UREK einige Male über Vergünstigungen des Dieseltreibstoffs gesprochen worden ist, also über dieses Thema, wenn auch vielleicht nicht bezüglich dieses Gesetzes. Aber da hatten Sie auch keine Anhörung. Stimmt das?

Nordmann Roger (S, VD), für die Kommission: Ich bin nicht seit aller Ewigkeit in der UREK, nur etwa seit sechs Jahren. Und in diesen sechs Jahren haben wir viel über die Agro- und Biotreibstoffe, über die Reduktion der Besteuerung des fossilen Erdgases und der Biotreibstoffe sowie über die Kompensation diskutiert. Ich glaube nicht, dass wir über die Senkung der Belastung des Diesels und über die Erhöhung der Belastung des Benzins diskutiert haben; das war kein Thema. Aber Sie sind frei, das zu traktandieren, Herr Bigger.

Cathomas Sep (CEg, GR), für die Kommission: Unser Rat hat in der Herbstsession mit 95 zu 75 Stimmen entschieden, die eidgenössische Volksinitiative "für menschenfreundlichere Fahrzeuge" zur Ablehnung zu empfehlen und ihr einen indirekten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Wir haben das Geschäft an die UREK zurückgewiesen, mit dem Auftrag, einen indirekten Gegenvorschlag auszuarbeiten, der keinerlei Verbote für Neuwagen beinhaltet, aber die Emissionen von neuen Personenwagen analog zum EU-Mechanismus bis im Jahre 2015 auf durchschnittlich 130 Gramm CO₂ pro Kilometer senkt. Dieses Ziel entspricht auch der von beiden Räten deutlich angenommenen Motion 07.3004 unserer UREK.

Die Kommission hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 11. und 12. Oktober 2010 behandelt. Grundlage für die Kommissionsarbeit war der vom Bundesrat als indirekter Gegenvorschlag zur Offroad-Initiative erarbeitete Entwurf vom 20. Januar 2010. Die Kommission hat die wichtige Frage der vorgesehenen Zielsetzung eines Mittelwertes von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer für die im Jahre 2015 in der Schweiz neu in Verkehr gesetzten Neuwagen geprüft. Sie hat sich dabei auf die neuesten Entwicklungen im

AB 2010 N 1883 / BO 2010 N 1883

Automobilmarkt und die aktuellen Werte beim CO₂-Ausstoss gestützt.

Wie bereits im Zusammenhang mit den Abklärungen zum Geschäft 09.067, "Für ein gesundes Klima. Volksinitiative. CO₂-Gesetz. Revision", festgestellt wurde, setzt sich der Absenktrend beim CO₂-Ausstoss der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen fort. Ab etwa 2007 ist ein klarer Trendbruch feststellbar. Die neu in Verkehr gesetzten Personenwagen werden beim Treibstoffverbrauch immer sparsamer, und ihre CO₂-Emissionen werden immer geringer. Der Mittelwert an CO₂-Emissionen pro Kilometer der in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen hat sich von 187 Gramm im Jahre 2007 auf etwa 160 Gramm im Jahre 2010 gesenkt. Insbesondere die technologische Entwicklung und die durch verschiedene Kantone gewährten Steuerermässigungen für emissionsarme Personenwagen haben zu dieser Entwicklung beigetragen. Wenn sich der Trend im gleichen Ausmass weiterentwickelt, ist der Zielwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer bis ins Jahr 2015 erreichbar. Die 130 Gramm sind ein Zielwert und nicht ein Grenzwert, welcher im Durchschnitt von den neu in Verkehr gesetzten Personenwagen im Jahre 2015 zu erreichen ist.

Die Kommission hat auch Kenntnis genommen von den durch die Verwaltung zur Verfügung gestellten Zahlen betreffend Allradfahrzeuge in den Berggebieten und Flachlandkantonen. Eine Erhöhung des Zielwertes wird von verschiedener Seite damit begründet, dass insbesondere das Berggebiet auf Allradfahrzeuge mit grösserem Gewicht und mehr Emissionen angewiesen ist. Die vorliegenden Zahlen bestätigen nun aber, dass rund drei Viertel aller Allradfahrzeuge an Orten zugelassen sind, die unterhalb von 700 Metern über Meer liegen. Im Berggebiet sind hauptsächlich kleinere Allradfahrzeuge mit einem Gewicht von unter 1500 Kilogramm zugelassen. Neun von zehn Personenwagen mit einem Gewicht von über 2500 Kilogramm sind in Gebieten zugelassen, die sich unterhalb von 700 Metern über Meer befinden. Die sich daraus ergebende Verteilung zeigt auf, dass die schweren Allradfahrzeuge in eher städtisch geprägten Flachlandkantonen wie Genf, Zug, Basel-Stadt, Zürich, Schaffhausen usw. zugelassen sind. Die Gebirgskantone wie Wallis, Uri, Glarus, Graubünden und Appenzell Ausserrhoden befinden sich dagegen am Ende der Rangliste. Also verkehren in diesen Kantonen die leichtesten Allradfahrzeuge. Dies wirkt sich auch auf den CO₂-Ausstoss aus: Die Allradfahrzeuge





in den Gebirgskantonen haben im Mittel einen um 20 bis 25 Gramm geringeren CO₂-Ausstoss als die Flotte in den Flachlandkantonen.

Diese Fakten haben dazu geführt, dass die Mehrheit der Kommission den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates unterstützt. Bei Artikel 11a Absatz 1 beantragt die Kommission mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung, die CO₂-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, bis ins Jahr 2015 auf den Zielwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer zu reduzieren. Der Antrag der Minderheit Wasserfallen sieht eine Verschiebung der Erreichung des Zielwertes auf das Jahr 2017 vor. Aufgrund der einleitend dargestellten Entwicklung und der erreichten Absenkwerte ist die Kommissionsmehrheit der Überzeugung, dass die Aufschiebung der Erreichung des Zielwertes nicht notwendig und nicht sinnvoll ist. Damit die Entwicklung wie aufgezeigt weitergeht, braucht es klare Vorgaben. Eine Verschiebung der Erreichung des Zielwertes auf das Jahr 2017 würde bedeuten, dass im Jahre 2020 zusätzliche 0,3 Millionen Tonnen CO₂ ausgestossen werden, was eineinhalbmal der Absenkwirkung des Klimarappens in vier Jahren entspricht.

Die Mehrheit der Kommission lehnte auch den neu eingebrachten Antrag Teuscher ab. Die Festlegung eines zweiten Reduktionsziels von 95 Gramm CO₂ bis im Jahre 2020 erachtet die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt als nicht sinnvoll und verfrüht. Das Ziel der aktuellen Regelung ist es, die Emissionen von Neuwagen analog zum EU-Mechanismus festzulegen; dies nicht zuletzt deshalb, weil unser Land auf das ausländische Angebot an Personenwagen angewiesen ist. Die EU evaluiert im Jahre 2013 ihr Ziel für 2020 und legt dann den entsprechenden Zielpfad für die Zeit nach 2015 fest. Dementsprechend ist in Artikel 11a Absatz 3 bereits festgehalten, dass der Bundesrat der Bundesversammlung rechtzeitig einen Vorschlag unterbreitet, wie es zwischen 2015 und 2019 weitergehen soll.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Anträge der Mehrheit bei beiden Absätzen zu unterstützen.

Zum Antrag Giezendanner: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor; wir konnten diesen Antrag deshalb auch nicht beurteilen. Es ist in der Tat ein möglicher Weg, um emissionsärmeren Fahrzeugen den Vorzug zu geben. Es stellen sich aber gleichwohl noch Fragen, insbesondere die Frage, auf die auch Frau Bundespräsidentin Leuthard schon hingewiesen hat, ob nämlich diese Bestimmung mit dem Mineralölsteuergesetz übereinstimmt. Das Steueraufkommen kann natürlich auch einen Einfluss haben. Wie bereits von meinem Kollegen erwähnt, ist es so, dass in Deutschland der Dieseltreibstoffzuschlag geringer ist, der Anteil der Dieselfahrzeuge aber trotzdem nur bei 30 Prozent liegt, was ungefähr dem Anteil der Dieselfahrzeuge in der Schweiz entspricht.

Weil der Antrag Giezendanner der Kommission nicht vorlag, denke ich, es wäre gescheiter, an dieser Problematik in der Kommission weiterzuarbeiten, dort die Frage der Auswirkungen und der Umsetzung zu prüfen und dann einen Antrag zu stellen.

Abs. 1 – Al. 1

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4775)

Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 70 Stimmen

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4776)

Für den Antrag der Mehrheit ... 121 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 60 Stimmen

Abs. 1ter – Al. 1ter

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4777)

Für den Antrag Giezendanner ... 79 Stimmen

Dagegen ... 107 Stimmen

Übrige Bestimmungen angenommen





Les autres dispositions sont adoptées

Art. 11b, 11c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 11d

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(van Singer, Girod, Jans, Pedrina, Schmidt Roberto, Stump, Teuscher)

Abs. 1 Bst. c

c. der Bund kontrolliert jährlich den Grad der Zielerreichung. Bei einer Abweichung der realen Entwicklung der CO₂-Emissionen von Personenwagen vom festgelegten Absenkpfad um mehr als 3 Prozent kann der Bundesrat eine

AB 2010 N 1884 / BO 2010 N 1884

Erhöhung bzw. eine Absenkung der Sanktionsbeträge festlegen, bis die Zielvorgabe wieder eingehalten wird.

Art. 11d

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(van Singer, Girod, Jans, Pedrina, Schmidt Roberto, Stump, Teuscher)

Al. 1 let. c

c. la Confédération contrôle chaque année le degré de réalisation des objectifs. Si l'évolution en termes réels des émissions de CO₂ des voitures s'écarte de plus de 3 pour cent par rapport à la courbe de réduction progressive qui a été fixée, le Conseil fédéral peut prévoir d'augmenter ou de baisser le montant des sanctions jusqu'à ce que la valeur cible soit à nouveau atteinte.

van Singer Christian (G, VD): Cette proposition a pour but de moduler les sanctions, d'introduire un système de bonus-malus en fonction des résultats atteints. En d'autres termes, on doit atteindre les 130 grammes d'ici 2015, il faut voir si on peut y arriver rapidement – ce qui serait tout à fait dans notre intérêt en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂, et aussi dans celui des propriétaires en termes d'économies – ou si cela prendra plus de temps.

Il faudrait donc pouvoir moduler les amendes en fonction des résultats. Le Conseil fédéral devrait pouvoir augmenter les amendes si les résultats intermédiaires ne sont pas atteints et les diminuer s'ils sont atteints. C'est donc une façon d'utiliser le bâton et la carotte pour inciter les acheteurs, et pour pousser les importateurs à faire la promotion, dès le début, de voitures plus économes. C'est simplement une façon de rendre ce système plus efficace, et il devrait pouvoir être appuyé de toutes parts; j'espère qu'il le sera aussi par le Conseil fédéral.

Killer Hans (V, AG): Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag van Singer abzulehnen.

Was soll diese Aufblähung der staatlichen Tätigkeit als Folge der verfügt Bussen? Der Antrag möchte, dass für jeden Hersteller oder für jede Emissionsgemeinschaft jährlich von einer Bundesstelle kontrolliert wird, ob die geforderten Absenkpfade eingehalten werden oder ob eventuell wegen Abweichungen von über 3 Prozent die Sanktionsbeträge oder halt eben die Bussen in ihrer Höhe angepasst werden sollen. Wir laufen doch hier einmal mehr Gefahr, in Bereichen, in denen nicht absolut genau gemessen werden kann, in denen Theorie und Praxis durchaus leicht voneinander abweichen können, mit einer rechnerischen Scheingenaugigkeit bürokratische Aktivitäten auszudehnen.



Die Motorentechnologie der Fahrzeuge, die in Europa und in der ganzen Welt in Zukunft gefertigt werden, wird unzweifelhaft Reduktionen im Bereich der CO₂-Emissionen bewirken. Die EU hat für ihr Gebiet Reduktionsziele und Absenkpfade definiert, und die Schweiz wird sich für ihren importierten Neuwagenpark dieser Entwicklung zweifellos anschliessen. Es werden aber keine Fahrzeuge in der Schweiz hergestellt, und es werden keine Fahrzeuge ausschliesslich für unser Land hergestellt. Wenn wir also in diesem Artikel 11d Buchstabe c für die Nichteinhaltung von theoretischen Werten von Neufahrzeugen Sanktionen fordern, müssen wir daran denken, dass diese Entwicklung von den Importeuren doch gar nicht beeinflusst werden kann. Es besteht der Verdacht und die Gefahr, dass es lediglich darum gehen soll, die Strafabgaben auf Fahrzeugen zu erhöhen und damit die Fahrzeuge zusätzlich zu verteuern. Solche Sonderabgaben bringen gar nichts. Sie belasten lediglich unsere Konsumenten zusätzlich. Belassen wir es definitiv bei den Strafabgaben, wie sie im Entwurf des Bundesrates in Artikel 11d definiert sind, und verzichten wir auf zusätzliche Eingriffsmöglichkeiten und Sondermassnahmen, wie sie der Antrag der Minderheit von Singer fordert. Ich bitte Sie, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Le président (Germanier Jean-René, président): Le groupe libéral-radical et le groupe PBD soutiennent la proposition de la majorité.

Jans Beat (S, BS): Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag von Singer zu Artikel 11d zuzustimmen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der bürgerlichen Seite: Sie sehen, dass dieser Antrag vor allem von rot-grüner Seite unterzeichnet worden ist. Es handelt sich aber überhaupt nicht um ein rot-grünes Anliegen, sondern schlicht um ein Gebot der Vernunft. Lassen Sie mich das kurz erklären.

Die Gesetzesübung, die wir machen, ist sehr genau. Wir schreiben ins Gesetz Gramme, wir schreiben ins Gesetz sogar Rappen. Wir gehen von Annahmen aus, die vielleicht nicht zutreffen. Was dieser Minderheitsantrag will, ist nichts anderes als die Möglichkeit, das System zu justieren, wenn die Annahmen falsch waren. Wir wollen also nicht einfach Sanktionen verschärfen, sondern die Sanktionen allenfalls auch lockern, wenn die Annahmen falsch waren. Es geht nur darum, das System zu verbessern. Die Annahmen, die wir jetzt treffen, sind zum Teil so grob, und die Folgerungen, die wir ziehen, sind zum Teil so präzise, dass es durchaus sein kann, dass wir das System justieren müssen.

Der Minderheitsantrag verursacht, Herr Killer, keinen zusätzlichen Aufwand. Das haben Sie falsch wiedergegeben. Den Aufwand, die Durchsetzung der Sanktionen, haben wir bereits beschlossen. Bei diesem Antrag geht es lediglich darum, allenfalls die Höhe der Sanktionen anzupassen. Das ist ein Gebot der Vernunft, nichts anderes. Das ist kein rot-grüner Aktivismus oder sonst irgendetwas. Ich glaube, es ist im Interesse aller, dass wir das System auf die Erreichung der Ziele ausrichten. Die ganze Übung ist darauf angelegt, dass wir das CO₂-Ziel erreichen. Wenn wir das System justieren können, dann wird die Übung sogar noch besser gelingen, als wenn wir das nicht tun können.

Cathomas Sep (CEg, GR), für die Kommission: Mit dem Antrag zu Artikel 11d Absatz 1 will die Minderheit von Singer unter einem neuen Buchstaben c eine zusätzliche Massnahme bei den Sanktionen im Falle einer Nichteinhaltung der individuellen Zielvorgaben vorsehen. Mit dieser Ergänzung würde dem Bund nebst den jährlichen Kontrollen zur Zielerreichung noch eine zusätzliche Massnahme zugewiesen, die eine Erhöhung beziehungsweise eine Absenkung der Sanktionsbeträge im Falle einer Abweichung vom festgelegten Absenkpfad um mehr als 3 Prozent ermöglichen würde. Die Kommission lehnte diesen Antrag mit 16 zu 7 Stimmen ab.

Die Mehrheit der Kommission erachtet die in den Artikeln 11b, 11c und 11d dem Bundesrat zugewiesenen Regelungskompetenzen im Bereich der Festlegung der individuellen Zielvorgaben, der Ausnahmen und der Sanktionen bei Überschreiten der Zielvorgaben als genügenden Spielraum für die Berücksichtigung der verschiedenen Entwicklungen. So ist die Formel für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen für die Jahre 2012, 2013 und 2014 klar geregelt. Zusätzlich wird dem Bundesrat die Kompetenz zugewiesen, Personenwagen mit sehr tiefen CO₂-Emissionen durch entsprechende Ausnahmen zu berücksichtigen. Zudem sieht Artikel 11a Absatz 2 die Berichterstattung des Bundesrates an die Bundesversammlung im Jahre 2016 vor. Diese Bedingung verlangt vom Bundesrat schon vorher eine jährliche Kontrolle der Zielerreichung und die Festlegung der entsprechenden Massnahmen.

Aus diesem Grunde lehnt die Kommission den Minderheitsantrag ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4778)

Für den Antrag der Minderheit ... 58 Stimmen



Dagegen ... 99 Stimmen

Art. 11e

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

AB 2010 N 1885 / BO 2010 N 1885

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 11f

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Wasserfallen

Abs. 1

Der Ertrag aus der Sanktion wird einschliesslich der Zinsen nach Abzug der Vollzugskosten für die Förderung des Kaufs neuer energieeffizienter Personenwagen eingesetzt. Die Verteilung des Ertrags erfolgt in Form von Bonuszahlungen.

Abs. 1bis

Wird beim Kauf eines neuen Personenwagens ein zwölf Jahre alter oder älterer Personenwagen verschrottet, der mindestens sechs Monate auf den Namen des Käufers oder der Käuferin immatrikuliert war, wird der doppelte Förderbeitrag entrichtet.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung.

Antrag van Singer

Abs. 1

Der Ertrag aus der Sanktion wird einschliesslich der Zinsen nach Abzug der Vollzugskosten für die Förderung des Kaufs neuer energieeffizienter Personenwagen eingesetzt. Die Verteilung des Ertrags erfolgt in Form von Bonuszahlungen.

Abs. 1bis

Wird beim Kauf eines neuen Personenwagens oder eines Generalabonnementes ein zwölf Jahre alter oder älterer Personenwagen verschrottet, der mindestens sechs Monate auf den Namen des Käufers oder der Käuferin immatrikuliert war, wird der doppelte Förderbeitrag entrichtet.

Abs. 2

Der Bundesrat regelt Art und Verfahren der Verteilung.

Art. 11f

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Wasserfallen

Al. 1

Le produit de la sanction, y compris les intérêts et déduction faite des frais d'exécution, est utilisé en vue d'encourager l'achat de voitures neuves qui soient plus efficaces du point de vue énergétique. Ce produit est redistribué sous la forme de bonifications.

Al. 1bis

Si la personne qui achète une voiture neuve met à la casse une voiture qui a au moins douze ans et qui était immatriculée à son nom pendant au moins six mois, elle reçoit le double de la prime d'encouragement.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les modalités et la procédure de redistribution.

Proposition van Singer



**Al. 1**

Le produit de la sanction, y compris les intérêts et déduction faite des frais d'exécution, est utilisé en vue d'encourager l'achat de voitures neuves qui soient plus efficaces du point de vue énergétique. Ce produit est redistribué sous la forme de bonifications.

Al. 1bis

La personne qui achète une voiture neuve ou un abonnement général met à la casse une voiture qui a au moins douze ans et immatriculée à son nom pendant au moins six mois reçoit le double de la prime d'encouragement.

Al. 2

Le Conseil fédéral règle les modalités et la procédure de redistribution.

Wasserfallen Christian (RL, BE): Ich möchte zu Beginn richtigstellen, dass Artikel 11f nicht aus den Absätzen 1, 2 und 3 besteht, wie es in meinem Antrag steht – das ist ein Fehler –, sondern es handelt sich um die Absätze 1, 1bis und 2. Dies wird dann auch beim Abstimmungsprozedere wichtig sein.

Wir haben jetzt mit unserem Beschluss, bei den Personenwagen bis 2015 eine Reduktion des CO₂-Ausstosses auf 130 Gramm zu erreichen, einen sportlichen Weg eingeschlagen. Wir werden jetzt in diese Sanktionen hineinlaufen. Daher müssen wir schauen, dass mit den Beträgen, die sie einbringen, wirklich etwas passiert, und zwar an der Basis, und nicht irgendwie eine Rückverteilung wie beispielsweise über die Krankenkassenprämien, die wirklich gar nichts bringt ausser etwas kleinere Beträge auf den Rechnungen.

Es ist so, wie auch verschiedene Redner bestätigt haben, dass die Limite von 2015 jetzt, sagen wir einmal, etwa 100 bis 150 Millionen Franken an Sanktionsgeldern nach sich ziehen wird. Damit diese Bussgelder wirklich eine Wirkung für eine CO₂-arme Wagenflotte entfalten, habe ich hier folgendes Konzept unterbreitet: Es geht darum, dass man mit diesem Geld den Kauf von energieeffizienten Neuwagen fördert. Wir haben in diesem Parlament entschieden, dass wir bei den Fahrzeugen Energieeffizienz kategorien einführen wollen. Wenn man die Sanktionsgelder zum Beispiel für den Kauf von Fahrzeugen der Energieeffizienz kategorie A oder vielleicht auch noch B einsetzt, dann haben wir eine Möglichkeit, effektiv unsere Neuwagenflotte CO₂-arm zu gestalten. Ich nehme hier den Ball einiger Vorredner aus der vorherigen Debatte gerne auf. Frau Bundespräsidentin Leuthard hat mich als fortschrittlichen Klimapolitiker beschrieben, der sich auch für klimafreundliche Kernenergie einsetzt, aber auch für jüngere Menschen, die vielleicht gerne energieeffiziente Autos kaufen wollen. Frau Bundespräsidentin, mit all dem bin ich einverstanden. Aber die jungen Menschen haben wahrscheinlich von einem nicht so viel, und das ist Geld. Wenn wir effektiv eine Förderung von solchen Fahrzeugen machen wollen, dürften gerade die Jungen enorm daran interessiert sein, dass sie vielleicht noch einen kleinen Zustupf erhalten, wenn sie bereits irgendein altes Fahrzeug gekauft haben, damit sie sich wie ich ein Auto kaufen können, das energieeffizient unterwegs ist. Ihr Argument ist in dem Sinn ein Steilpass dafür, dass auch der Bundesrat diese Forderung unterstützen kann.

Mit Blick auf Absatz 2 bzw. korrekt Absatz 1bis ist festzuhalten, dass dort der grösste Effekt erzielt werden kann, wenn die alten Wagen, die sogenannten Dreckschleudern, von der Strasse verschwinden und so energieeffiziente Autos gefördert werden können. Darum habe ich eine sanfte Massnahme mit Blick auf eine Verschrottungsprämie vorgeschlagen. Es ist ja ein Zeichen der Zeit, dass man die mit einer alten Technologie produzierten Wagen verschrottet und in eine neue Technologie investiert.

Ich nehme auch das Argument von Kollege Girod gerne auf: Kollege Girod hat gesagt, es gehe um die Forcierung der Entwicklung durch Technologie. Gerade hier kann man die Entwicklung durch Technologie forcieren. Damit das mit Geldern passiert, deren Erhebung wir ja eigentlich schon beschlossen haben, und damit wir einen direkten Einfluss auf die Verwendung energieeffizienter Fahrzeuge haben, müssen wir alles unternehmen, damit die Mittel nicht einfach verpuffen, sondern zielgerichtet für energieeffiziente Fahrzeuge eingesetzt werden.

Ein weiterer Punkt ist mir wichtig: Ich habe in meinem Antrag vorgesehen, dass die Sanktionsgelder für die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge eingesetzt werden sollen und dass das nach Abzug der Vollzugskosten der Verwaltung zu geschehen hat. Das muss auch für die Verwaltung ein grosser Anreiz sein, die Kosten für den Vollzug dieses Kapitels dieses Gesetzes möglichst tief zu halten, damit möglichst viel Geld effektiv für die Förderung energieeffizienter Fahrzeuge eingesetzt werden kann.

Nicht zuletzt ist das übrigens – das haben auch viele Vorrednerinnen und Vorredner gesagt – etwas für die

AB 2010 N 1886 / BO 2010 N 1886

Automobilindustrie: Die Automobilimporteure – ich sage das, weil wir ja kein autoproduzierendes Land sind – können auch einen ökologischen und ökonomischen Beitrag leisten und etwas daraus ziehen. Es ist eine wirtschaftsfreundliche Art und Weise, jetzt auch einen Ausweg aus dieser Gesetzgebung zu suchen und die





Verwaltung damit zu beauftragen, bei der Umsetzung des Gesetzes schlanke Strukturen zu entwickeln. Ich möchte Sie, auch Sie von links-grüner Seite, wirklich bitten, diesen Antrag zu unterstützen. Es ist ein Antrag, der im Interesse dieses Gesetzes ist und der einen direkten Einfluss auf den Kauf energieeffizienter Fahrzeuge hat.

van Singer Christian (G, VD): Vous avez probablement remarqué que ma proposition est la même que la proposition Wasserfallen, avec toutefois une nuance de taille, c'est que la prime n'est pas versée uniquement si quelqu'un achète une voiture neuve à faibles émissions de CO₂ et met à la casse une vieille voiture qui a plus de douze ans, mais aussi s'il achète un abonnement général. Cela s'explique et se comprend aisément: le but n'est pas d'encourager l'achat de voitures neuves; le but est de réduire globalement les émissions de CO₂ – on examine la loi sur le CO₂. Or on réduit encore plus les émissions si on remplace des déplacements avec une vieille voiture par des déplacements en transports publics.

Donc c'est simplement un amendement à la proposition Wasserfallen, c'est-à-dire qu'on encourage non seulement l'achat de voitures neuves qui émettent moins de CO₂, mais aussi le transfert modal, à savoir le remplacement de vieilles voitures par des déplacements en transports publics.

J'espère que vous pourrez appuyer cette proposition qui va dans le sens d'une encore plus grande réduction des émissions de CO₂.

Grin Jean-Pierre (V, VD): Monsieur van Singer, vous nous proposez de verser également la prime en cas d'achat d'un abonnement général, mais quel sera le délai pour acheter une nouvelle voiture si la personne touche la prime de 2000 francs puis, trois mois après, rachète une voiture? Quelle sera sa pénalité?

van Singer Christian (G, VD): Ce n'est ni moi, ni les Verts, ni les Roses, ni je ne sais qui encore, qui propose une prime à la casse. Le but de cet amendement à la proposition Wasserfallen – parce que c'est bien de cela qu'il s'agit –, c'est de donner une prime non seulement si on achète une nouvelle voiture, mais aussi si l'on met la voiture à la casse et qu'on achète un abonnement général. Toutefois, si la personne achète un abonnement général et qu'après un certain temps elle achète une autre voiture, la vieille voiture aura quand même fini à la casse. Ainsi, la personne bénéficie d'une prime à la casse et reçoit une prime si elle prend un abonnement général – ce qui est une bonne chose, à mon avis, parce qu'un tel "remplacement modal" aboutit à la réduction des émissions de CO₂.

Nussbaumer Eric (S, BL): Der Antrag Wasserfallen, erlauben Sie mir diese Bemerkung, ist eine spezielle Ausdrucksform von neuer Umweltpolitik aus den Kreisen der FDP. Der erste Schritt dieser Umweltpolitik lautet: Falls für neue Personenwagen ein technisch machbarer Grenzwert bei den CO₂-Emissionen festgelegt wird, dann wird man alles versuchen, diesen Grenzwert zeitlich nach hinten zu schieben. Umweltpolitisch heisst das nichts anderes, als dass man versucht, so lange wie möglich schlechte Fahrzeuge im Verkehr zu belassen. Der zweite Schritt dieser Umweltpolitik lautet: Wenn man diese Politik nicht durchbringt – einige Mitglieder der FDP-Fraktion haben das ja nicht unterstützt, was mich sehr gefreut hat –, dann sorgt man dafür, dass die Sanktionen, die bezahlt werden müssen, in der Autoindustrie, sprich bei den Importeuren und Herstellern, bleiben, sodass sie noch dafür belohnt werden, dass sie die Umweltpolitik bekämpft haben.

Ich erachte den Antrag Wasserfallen als das Anwerfen einer grossen Subventionsmaschinerie für die Autoindustrie und kann dem nichts Gutes abgewinnen. Warum?

1. Hersteller und Importeure werden selbstverständlich, wenn wir diese Gesetzgebung beschliessen, alles daransetzen, dass sie keine oder so wenig Sanktionen wie möglich zahlen müssen. Sie werden sich in Emissionsgemeinschaften zusammenfinden, und daher wird es auch nie 350 Millionen Franken geben, welche so locker von den Herstellern und Importeuren als Sanktion gezahlt werden.
2. Der Bundesrat schlägt ja eine gleichmässige Rückvergütung an die Bevölkerung vor. Das ist ein eingeführtes, staatsquotenneutrales Rückvergütungsverfahren. Wir kennen das in unserem Land von der VOC-Abgabe. Es ist nicht unnützlich, wenn dies den Krankenkassenprämien zugutekommt. Was Herr Wasserfallen will, ist eben keine gleichmässige Rückvergütung an alle Bevölkerungskreise, sondern er will eine Rückvergütung an ein paar wenige. Das ist das Konzept des Antrages Wasserfallen.
3. Vonseiten eines FDP-Vertreters wurde vor ein paar Minuten davon gesprochen, es führe zu einer gigantischen Maschinerie, wenn man eine gleichmässige Rückvergütung vornehme. Ich weiss nicht, wozu der Antrag Wasserfallen führt, wenn nicht zu einer supergigantischen Maschinerie. Für einen Beitrag an einen Autokauf müssten Sie ein Formular ausfüllen, damit Sie am Schluss einen Batzen bekommen und das Auto vielleicht 200, vielleicht 300 Franken günstiger wird.
4. Ich richte mich jetzt an die Grünen, welche auf diesen Antrag aufgesprungen sind. Sie haben in Ihren Kreisen



intelligente Leute, welche den Rebound-Effekt bei Klimaschutzmassnahmen studiert haben. Ich verstehe nicht, wie Sie eine Forderung unterstützen können, welche dazu führt, dass weiterhin fossil betriebene Fahrzeuge vom Staat gefördert werden. Ich möchte Ihnen einfach Ihre bisherige Politik in Erinnerung rufen. Neue Strassen verursachen mehr motorisierten Individualverkehr. Ich weiss nicht, wie Sie mit diesem Antrag diese Politik fortführen wollen.

Ich bitte Sie, den Antrag Wasserfallen und den Antrag van Singer abzulehnen.

Killer Hans (V, AG): Ich bitte Sie, den Antrag Wasserfallen zu unterstützen, den Antrag van Singer hingegen abzulehnen.

Wir haben es gehört, es werden von den Käufern von Neuwagen doch erhebliche Gelder eingehen. Diese Zahlungen sind zu leisten, wenn die Fahrzeuge die geforderten Minimal- oder Maximalwerte nicht erreichen; es werden also erhebliche Gelder eingehen. Es geht hier beim Antrag Wasserfallen um die Verwendung dieser Gelder als Beitrag zur umweltfreundlichen Erneuerung des Fahrzeugparks in der Schweiz. Es geht in diesem Sinn um eine Rückerstattung der Gelder an jene, die sie zu zahlen haben. Es ist deshalb wenig sinnvoll, wenn wir das Geld gleichmässig an die Bevölkerung verteilen, also auch an jene, die zu diesen Kosten nichts beigetragen haben.

Zu Absatz 1bis, wo es darum geht, die Verschrottungsprämie für Fahrzeuge über zwölf Jahre zu forcieren, kann gesagt werden, dass es hier wirklich um den Ansatz geht, die älteren Fahrzeuge zu eliminieren, um damit wirklich eine gute Wirkung zu erzielen. Dieser Ansatz kann und soll grundsätzlich unterstützt werden, es würde damit die beste Wirkung mit den resultierenden Mitteln angestrebt. Hingegen stösst beim Antrag van Singer, wo zusätzlich noch Geld an die Kosten eines Generalabonnementes bezahlt würde, wenn man ein Fahrzeug verschrottet, die Systematik an ihre Grenzen. Ich frage Sie: Möchten Sie jenen, die einfach mit dem Fahrrad unterwegs sind oder die gar kein Auto mehr haben, nachdem sie es eingetauscht haben, auch noch einen Beitrag mit auf den Weg geben? Das ist der falsche Ansatz.

Ich bitte Sie, den Antrag van Singer abzulehnen und dem Antrag Wasserfallen zuzustimmen.

Grunder Hans (BD, BE): Die Linke muss sich wahrscheinlich noch etwas daran gewöhnen, dass die bürgerliche Seite

AB 2010 N 1887 / BO 2010 N 1887

jetzt auch Umweltpolitik macht. Ich weiss nicht, ob Herr Kollege Nussbaumer heute Morgen schlecht aufgestanden ist, denn der Antrag Wasserfallen ist wirklich ein konstruktiver Antrag, der hilft, das Problem der Klimaerwärmung klar zu reduzieren. Er ist logisch, er passt in das Gebilde; mit diesem Antrag werden die Gelder nicht anderswohin verschoben, sondern sie werden an dem Ort eingesetzt, über den wir im Rahmen der Einheit der Materie auch diskutieren. Deshalb freut es mich, dass auch die SVP-Fraktion den Antrag unterstützt. Da besteht sogar Hoffnung, dass er durchkommt. Ich bitte nun auch die Linke, sich das noch einmal zu überlegen, weil der Antrag wirklich hilft, das Problem der CO₂-Emissionen noch rasanter zu lösen respektive zu reduzieren.

Mit dem ergänzten Antrag van Singer haben wir etwas mehr Mühe. Er ist für uns etwas artfremd und erfüllt die Vorgabe der Einheit der Materie nicht, da er noch das Generalabonnement mit einbezieht. Das könnte dazu führen, dass alte Schrottautos gekauft und eingelöst und nach sechs Monaten verschrottet würden. Ich glaube, dieser Antrag geht etwas über das Ziel hinaus.

Girod Bastien (G, ZH): Die Grünen haben jetzt innert kurzer Zeit einen Kompromissantrag entworfen. Ich kann nicht garantieren, dass ihn die ganze Fraktion unterstützen wird, weil dieses Thema auch bei uns umstritten ist. Aber trotzdem, in der Sache ist das Anliegen von Herrn Wasserfallen natürlich ernst zu nehmen. Alte Fahrzeuge sind viel ineffizienter punkto CO₂ und noch viel mehr, wenn es um die Luftverschmutzung geht. Bei der Luftverschmutzung sind es wirklich nicht nur einige Prozent, sondern die Emissionen sind um den Faktor 10 oder gar 100 grösser. Aber wenn jemand, statt ein neues Auto zu kaufen, lieber auf die Bahn umsteigen möchte, sollte das auch unterstützt werden. In diesem Sinne haben wir eine kleine Modifikation angebracht. Mit dieser kleinen Modifikation würden wir dieses Begehren unterstützen, was ja für die Grünen ganz beachtlich wäre.

Vielleicht noch zum Angriff wegen des Rebound-Effektes: Es ist tatsächlich so, dass ich eine Arbeit zum Rebound-Effekt gemacht habe. Der Rebound-Effekt würde ja besagen, dass in diesem Fall eine solche Prämie dazu führte, dass mehr Autos gekauft würden. Jetzt muss man aber die Situation genau anschauen. Dann sieht man Folgendes: Wenn mehr Autos gekauft würden, wären die Käufer Leute, die sich vielleicht vorher gerade knapp kein Auto leisten konnten. Nachher können sie sich dank dieser Prämie ein Auto leisten. Aber das betrifft



hier nur Neuwagen. Der Automarkt ist gestaffelt in einen Neuwagenmarkt und in einen Occasionsmarkt. Leute mit sehr wenig Geld kaufen sich sowieso nie einen Neuwagen, sie kaufen sich immer einen Occasionswagen, der etwa 40 oder 50 Prozent eines Neuwagens kostet. Deshalb ist der Anreiz, den man beim Neuwagen setzt, viel weniger anfällig auf Rebound-Effekte. Es ist auch wichtig, dass man hier Anreize setzt, denn der Neuwagenmarkt bestimmt dann auch das Angebot auf dem Occasionsmarkt. Untersuchungen haben gezeigt, dass auf dem Occasionsmarkt viele Leute gerne ein viel sparsameres Auto hätten. Aber diese sparsamen Autos sind eben nicht auf diesem Markt.

Deshalb kann man auch aus grüner Sicht diesen Kompromissantrag, den Christian van Singer eingereicht hat, unterstützen.

Lustenberger Ruedi (CEg, LU): Wir kennen im bestehenden CO₂-Gesetz bereits eine sogenannte Teilzweckbindung, nämlich bei den Abgaben auf Brennstoffen. Dort haben wir einen Drittel zugunsten des nationalen Gebäudeprogramms zweckgebunden. Das war damals die Idee unseres Rates. Ich stelle nun fest, dass Herr Wasserfallen ebenfalls eine solche Zweckbindung vorschlägt. Ich würde jetzt sagen: Das ist die wundersame Wandlung des Christian Wasserfallen. Er hat damals die Teilzweckbindung noch vehement bekämpft und ist nach drei oder vier Jahren jetzt in dieser Frage einen Schritt weiter gekommen. Ich kann Ihnen, Herr Wasserfallen, dazu gratulieren. Wir werden das unterstützen – vorausgesetzt, Frau Bundespräsidentin, dass man das so unproblematisch und vor allem so unbürokratisch umsetzen kann wie beim Gebäudeprogramm.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Jetzt muss ich Herrn Wasserfallen also langsam in Schutz nehmen. Es ist natürlich so, dass solche Zweckbindungen rein ordnungspolitisch nie wahnsinnig sinnvoll sind. Auch beim Gebäudeprogramm, das wissen Sie, hat der Bundesrat immer gesagt, man könne nicht zuerst dem Bürger sagen, es müsse steuerneutral sein, und dann werde es trotzdem zu einer Steuer mit einer Zweckbindung. Sie haben das dann beim Gebäudeprogramm gewünscht. Allerdings ist es dort befristet, und es ist ein Anschub, eine Beschleunigung, damit die alten Gebäude saniert werden.

Diese Idee greift Herr Wasserfallen tatsächlich vom Konstrukt her auf, indem er sagt: Wenn wir einen Anreiz geben, damit schnell neue energieeffiziente Fahrzeuge gekauft werden, führt das zu einer schnelleren Erneuerung des Autoparks, und es ist an sich sinnvoll, diese Mittel hier so zu verwenden. Ordnungspolitisch bleibt das natürlich eine Subvention, und in meinem Credo lehne ich Subventionen ab, solange ich das kann, weil man sie, einmal eingeführt, bekanntlich nie mehr wegbringt.

Wir haben aber ein paar grundsätzliche Überlegungen, die man dabei berücksichtigen müsste: Nach heutiger Berechnung werden sich diese Sanktionen auf etwa 115 oder 116 Millionen Franken belaufen; das wurde so zitiert. Aber das ist natürlich im Anfangsstadium so; das wird sich dann degressiv entwickeln, weil wir ja nicht davon ausgehen können, dass Personen dann bereit sein werden, einfach über Jahre die Sanktion zu bezahlen. Wir gehen natürlich davon aus, dass sich dann einerseits technologisch etwas tut und andererseits beim Marktverhalten etwas stattfindet.

Es ist auch so, dass es sehr davon abhängt, wie sich die Importeure organisieren. Wenn sich die Importeure zusammenschliessen, was bei einzelnen Autofirmen heute bereits abzusehen ist, wird sich die verhängte Sanktionssumme auch ganz wesentlich reduzieren. Es wird auf die Importeurgemeinschaften ankommen; je nach Grösse der Gesellschaft kann diese Sanktion gegen null tendieren. Dann erreichen Sie natürlich auch keinen Fördereffekt.

Nehmen wir mal trotzdem gutwillig an, es wären 100 Millionen Franken. Dann haben Sie natürlich trotzdem die Problematik, dass Sie das auf die Anzahl der Personenfahrzeuge verteilen müssen. Angesichts der Anzahl der Käufe ist das natürlich ein verschwindend kleiner Finanzierungsbeitrag. Ob ein Käufer sich also wegen 200 oder 500 Franken Förderbeitrag dann dazu entschliesst, das in Sachen CO₂ bessere Auto zu kaufen, wage ich zu bezweifeln. Dafür wird der Anreiz wahrscheinlich zu gering sein.

Wir sind der Meinung, dass wir mit dem vom Bundesrat angedachten Bonusmodell ein effizienteres System haben. Hier müsste man ansetzen, wie beim Gebäudeprogramm. Herr Lustenberger, so effizient ist es natürlich nicht, auch dort gibt es eine staatliche Bürokratie beim Bund, bei den Kantonen und den Verbänden. Hier wäre es genauso. Man müsste diese Finanzhilfen regulieren, überwachen, es gäbe Gesuche. Das wäre auch nicht ganz einfach in der Umsetzung. Es wäre auf jeden Fall ineffizienter als das vom Bundesrat angedachte System. Schlussendlich glauben wir auch, dass es keinen Effekt für die Wirtschaft hat. Wir haben ja schlussendlich nur wenige sehr alte Autos. Wie ich schon gesagt habe, wird im Schnitt alle zehn Jahre ein neues Auto gekauft, und insofern halten wir das eigentlich in der Stossrichtung zwar für eine gute Idee, aber wenn man sie zu Ende denkt, sieht man, dass die Wirkung verpufft. So dürfte eben auch aufgrund der Höhe der Sanktionen dieses Instrument weniger geeignet sein als das Modell Ihrer Kommission.



AB 2010 N 1888 / BO 2010 N 1888

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: La proposition Wasserfallen n'ayant pas été déposée en commission, nous n'avons pas pu en examiner les tenants et les aboutissants dans le détail. Ce qui peut néanmoins être dit à ce stade, c'est qu'il y a une contradiction entre deux systèmes. En effet, nous avons adopté tout à l'heure une disposition – que doivent respecter les importateurs – qui prévoit une baisse de la moyenne des émissions de CO₂. Si on y ajoute un deuxième système afin de faire diminuer les émissions de CO₂ de certaines voitures, cela veut dire que d'autres pourront augmenter les leurs pour atteindre la moyenne. On peut craindre une surdétermination.

Le deuxième aspect, c'est la question intermédiaire de Monsieur Grin qui l'exprime le mieux. Monsieur Grin a dit qu'il était question d'une prime de 2000 francs par achat de voiture propre. Pour financer une prime de 2000 francs par achat d'une voiture propre, il faudrait que les montants de la sanction soient très élevés. Or, comme vient de l'expliquer à juste titre la présidente de la Confédération, il est très probable, si quelques sanctions sont versées au début de la mise en place du système, que les importateurs finiront par se conformer à la règle pour ne pas payer de sanctions, ne serait-ce que parce que dans leur rapport annuel, les fabricants de voitures n'aiment pas avoir l'indication qu'ils ont violé le droit de tel ou tel Etat. De ce fait, le produit des sanctions sera très faible voire nul. Comme on achète 300 000 voitures neuves en Suisse par an, en admettant que 50 000 soient considérées comme très efficaces et obtiennent la "prime Wasserfallen" et que le produit des sanctions soit de 10 000 francs, le montant par voiture serait peut-être de 200 francs. On mettrait en place un système bureaucratique pour distribuer ces 200 francs, et l'année suivante il n'y aurait plus de produit des sanctions parce que les importateurs respecteraient la règle, ce qu'on est d'ailleurs en droit d'attendre d'eux. On attend en effet des importateurs qu'ils respectent la loi et non pas qu'ils paient des amendes. On aurait alors un système bureaucratique de distribution de primes sans argent pour l'alimenter.

J'ai vraiment les plus grands doutes quant à l'hypothèse que, si la commission avait examiné cela en détail, elle l'aurait soutenu. Mais, si vous l'appuyez, le Conseil des Etats examinera cela de manière approfondie. Je rappelle que le Conseil des Etats avait imaginé un autre système de bonus-malus qui paraissait un peu plus efficace. Il était basé sur une différenciation de l'impôt à l'importation des automobiles; c'était la proposition du canton de Berne que la commission compétente, par la voix de Monsieur Lombardi, avait soutenue (05.309; BO 2008 E 1015). J'imagine que le Conseil des Etats préférera suivre sa piste plutôt que d'adopter ce système.

Abs. 1, 2 – Al. 1, 2

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4779)

Für den Antrag der Kommission ... 93 Stimmen

Für den Antrag Wasserfallen/van Singer ... 86 Stimmen

Abs. 1bis – Al. 1bis

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4780)

Für den Antrag Wasserfallen ... 116 Stimmen

Für den Antrag van Singer ... 63 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4781)

Für den Antrag Wasserfallen ... 95 Stimmen

Dagegen ... 80 Stimmen

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4782)

Für Annahme der Ausgabe ... 107 Stimmen





Dagegen ... 75 Stimmen

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Le président (Germanier Jean-René, président): Une motion d'ordre a été déposée par Monsieur Nordmann.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: Nous avons décidé à l'instant quelque chose d'un peu contradictoire: d'abord nous avons décidé de redistribuer tout l'argent à la population, puis ensuite nous avons décidé d'attribuer cet argent, déjà distribué, à une deuxième utilisation, à savoir soutenir l'achat de voitures propres. Je crois que Monsieur Wasserfallen est d'accord: c'est totalement incohérent.

Je vous propose de réexaminer ce point en votant de la manière suivante: d'abord, on choisit entre le "concept Wasserfallen" et le "concept van Singer", et celui qui l'emporte sera opposé à la version du Conseil fédéral. Ainsi, on aura quelque chose de cohérent. En effet, on a mélangé les concepts: on dépense le même argent deux fois – cela ne va pas!

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4786)

Für den Ordnungsantrag Nordmann ... 176 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

Le président (Germanier Jean-René, président): Nous répétons donc les votes à l'article 11f.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Erste Abstimmung – Premier vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4787)

Für den Antrag Wasserfallen ... 108 Stimmen

Für den Antrag van Singer ... 68 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4789)

Für den Antrag Wasserfallen ... 79 Stimmen

Dagegen ... 100 Stimmen

Art. 13a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Titel, Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II titre, introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 4

Antrag der Minderheit

(Girod, Teuscher, van Singer)





Der Bundesrat schafft mit einem Bonus-Malus-System wirksame finanzielle Anreize, um den passiven und aktiven Fussgänger- sowie Partnerschutz zu erhöhen. Der Partnerschutz bezeichnet den Schutz von Insassen anderer Fahrzeuge, insbesondere von Kleinwagen, im Falle eines

AB 2010 N 1889 / BO 2010 N 1889

Zusammenpralls. Der Fussgängerschutz bezeichnet den Schutz von Fussgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmenden.

Art. 8 al. 4

Proposition de la minorité

(Girod, Teuscher, van Singer)

Il met en place un système de bonus-malus afin d'améliorer la protection passive et active des piétons et des occupants de véhicules au moyen d'incitations financières. La protection des occupants de véhicules concerne les occupants d'autres véhicules, en particulier de voitures de petite taille, en cas de collision. La protection des piétons comprend la protection des piétons ainsi que celle d'autres participants à la circulation non protégés.

Girod Bastien (G, ZH): Wir behandeln hier ja den indirekten Gegenvorschlag zur Volksinitiative "für menschenfreundlichere Fahrzeuge", auch bekannt als Stopp-Offroad-Initiative. Diese Initiative hat eigentlich zwei wichtige Anliegen: Ein wichtiges Anliegen ist der Klimaschutz; darüber haben wir jetzt ausführlich gesprochen. Das andere Anliegen ist die Verkehrssicherheit, und hierzu bestehen eigentlich noch keine konkreten Massnahmen im indirekten Gegenvorschlag.

Deshalb schlagen wir vor, bei Artikel 8 mit einem zusätzlichen Absatz 4 ein Bonus-Malus-System einzuführen, welches Fahrzeuge fördert, welche für andere Verkehrsteilnehmer weniger gefährlich sind, womit ein wichtiges Anliegen der Initiative aufgenommen wird. Die Initiative selber verlangt ja Vorschriften einerseits zum Leergewicht, andererseits auch zur Gestaltung der Frontpartie. Weil der Antrag Grunder aber klar besagt, dass man mit finanziellen Anreizen arbeiten soll, wurde hier analog dazu ein Minderheitsantrag gestellt, dass man das Problem der Verkehrssicherheit mit finanziellen Anreizen angehe. Es handelt sich bei der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer um eine klassische Externalität; sie ist ein Zeichen für das Marktversagen. Jener, der ein Auto kauft, schaut natürlich in erster Linie für sich und nicht für die Personen, die er bei einem Unfall allfällig verletzen könnte. Deshalb ist es wichtig, dass man hier eingreift und auch entsprechende Technologien fördert. Es bestehen Technologien, welche dazu führen, dass bei einem Unfall Fussgänger oder Fahrer kleinerer Fahrzeuge viel weniger gefährdet werden. Bei grossen Fahrzeugen geht es zum einen darum, dass nicht ein starrer Leitrahmen verwendet wird, welcher bei einem Unfall das andere Fahrzeug richtiggehend zerquetscht, und dabei das Prinzip berücksichtigt wird, wonach dank einer Knautschzone ermöglicht wird, dass andere Fahrzeuge weniger stark zerquetscht werden. Zum anderen geht es um die Frontpartie: Wenn man jetzt die neuen Fahrzeuge anschaut, welche angeboten werden, dann sieht man, dass es immer noch welche darunter gibt, welche eine sehr eckige Frontpartie haben, obwohl man weiss, dass das für Fussgänger, aber auch für Velofahrer eine grosse Gefahr darstellt. Auch hier wäre technisch viel möglich. Man kann hier mit weicheren Materialien arbeiten und so die Gefährdung der Fussgänger und auch der Velofahrer massiv reduzieren. Aber obwohl technisch sehr viel möglich ist, wird das nicht realisiert, weil der Autofahrer keinen direkten eigenen Nutzen davon hat. Es geht um etwas Ähnliches wie beim Klima, welches auch eine Externalität darstellt. Deshalb sollte man hier mit einem Anreizsystem die Technologien fördern, das wäre dann eine Massnahme zugunsten der Verkehrssicherheit.

Sie haben gesehen, dass mein Antrag in der Kommission keine grosse Unterstützung fand. Dies zeigt, dass das Problem der Verkehrssicherheit leider noch nicht ganz ernst genommen wird – vielleicht ist es auch die falsche Kommission, die sich darum kümmert. Die Initiative beschlägt eigentlich zwei Themen: Umwelt und Verkehr. Natürlich ist die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie hinsichtlich Verkehr vielleicht etwas weniger sensibel und kennt die Problematik etwas weniger. Das Problem ist jedoch da, und es besteht auch ein Zusammenhang mit dem Klimaschutz, und zwar insofern, als sich Leute dann ein grösseres Auto kaufen, weil sie Angst haben, dass sie im Falle einer Kollision den Kürzeren ziehen. Auch das spricht dafür, dass man Anreize für weniger gefährliche Fahrzeuge schafft.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen und somit auch die Technik zugunsten des Menschen und des Wohlbefindens des Menschen zu nutzen.

Wobmann Walter (V, SO): In der Debatte in der Kommission habe ich diesen Antrag als eine Schnapsidee bezeichnet, und das ist er auch. Ich sage Ihnen auch, warum. Kollege Girod, nach welchen Kriterien wollen Sie





festlegen, was gefährlich ist und was nicht? Was sind gefährliche Fahrzeuge? Das ist gar nicht zu definieren, und ich meine, es werden doch schon heute keine gefährlichen Fahrzeuge zugelassen. Die Fahrzeuge können nicht gefährlich sein, aber die Fahrer. Es gibt gefährliche Fahrzeuglenker, aber das ist ein ganz anderes Thema. Ich habe noch nie gesehen, dass ein Auto von sich aus fährt und einen Unfall verursacht. Es ist wirklich absurd, was hier vorhin von Kollege Girod geäussert wurde.

Abgesehen davon heisst es, grosse Fahrzeuge seien gefährlicher. Das stimmt so einfach nicht. Es kommt darauf an, wie der Unfall jeweils passiert. Dann ist nämlich das grosse Fahrzeug sicherer als das kleine, das ist ja eigentlich fast logisch. Es ist schon komisch, dass es so viele Länder gibt, in denen sich viel mehr tödliche Unfälle mit Fussgängern, mit Velofahrern ereignen als in der Schweiz, und zwar in südlichen Ländern, die mehr kleinere Autos haben als die Schweiz. Die Schweiz hat ja scheinbar so viele grosse Autos, habe ich jetzt immer gehört, aber komischerweise haben wir bedeutend weniger schwere Unfälle als andere Länder. Das muss man sich schon mal vor Augen führen.

Zu einem weiteren Punkt: Die Schweiz hat keine Autoindustrie. Wir können, so gesehen, gar keinen Einfluss auf die Bauweise der Fahrzeuge nehmen. Sie glauben ja wahrscheinlich kaum, dass die grossen Autowerke wegen ein paar Hundert oder ein paar wenigen Tausend Fahrzeugen, die in die Schweiz ausgeführt werden, irgendwelche Sondervorschriften respektive Sonderbauweisen entwickeln. Das ist natürlich absolut illusorisch. Ich bitte Sie darum, diesen wirklich praxisfremden Antrag deutlich abzulehnen.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Wir glauben auch, dass die Mehrheit den richtigen Weg verfolgt. Mobilität ist gefährlich. Es gibt immer wieder Unfälle mit Verletzten und Toten auf unseren Strassen, und ob grosse oder kleine Fahrzeuge, Motorradfahrer, Velofahrer oder Fussgänger darin verwickelt sind, jeder Fall ist tragisch, und der Bundesrat möchte in jedem Fall grösstmögliche Sicherheit gewährleisten. Das haben wir getan, indem wir Ihnen die Vorlage Via sicura präsentiert haben, in der einige Verbesserungsvorschläge für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zur Debatte stehen. Damit können Sie sich befassen. Wir glauben, das ist der richtige Weg, um den an sich schon recht guten Zustand da und dort noch zu verbessern.

In vielen Gemeinden sind heute Polizisten mit den Kindern an der Arbeit. Die Kinder sollen lernen, wie man mit Mobilität umgeht, wie man dem Verkehr Rechnung trägt. Das funktioniert alles relativ gut. Wir meinen deshalb, der beste Schutz liege in der Ausbildung der egal mit welchem Verkehrsmittel am Verkehr Teilnehmenden, in der Information und dann auch im Respektieren von Regeln. Dazu dienen ja die Verkehrsregeln: dass wir dadurch, dass sich die Verkehrsteilnehmer an diese Regeln halten, möglichst viel Schutz erhalten.

Deshalb bitte ich Sie, den Minderheitsantrag abzulehnen.

Nordmann Roger (S, VD), pour la commission: La proposition de la minorité Girod a donné lieu en commission à un véritable duel masculin sur les "Frontpartien". Il n'y a pas vraiment de traduction pour ce mot, mais il s'agissait d'un duel sur les plus belles formes, plutôt anguleuses ou plus généreuses et arrondies – il s'agit des formes des voitures, bien entendu. A part les deux orateurs, le reste de la

AB 2010 N 1890 / BO 2010 N 1890

commission n'était pas complètement insensible à ce débat sur les formes, mais néanmoins un peu perplexe, en particulier sur le lien avec la loi sur le CO₂. Il est vrai que, d'un côté, cela fait partie de l'initiative populaire lancée par les Jeunes Verts contre les 4x4, mais on ne voyait pas très bien, de l'autre côté, comment régler ce problème dans la loi sur le CO₂. La discussion a dévié vers un débat technique sur la manière de mesurer les formes des voitures.

La commission a assisté à ce duel et a conclu qu'elle ne pouvait pas inclure cette proposition dans la loi sur le CO₂. Ce n'est pas le lieu adéquat pour traiter de cette problématique, même si le souci est légitime. Comme la politique en matière de sécurité routière relève d'un autre projet, comme vient de le préciser Madame la présidente de la Confédération Leuthard, une claire majorité de la commission s'est finalement prononcée contre l'idée défendue par la minorité Girod. Je vous invite à en faire de même.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 10.017/4783)

Für den Antrag der Minderheit ... 33 Stimmen

Dagegen ... 129 Stimmen

Art. 104a Abs. 2 Bst. e, Abs. 5 Bst. f; Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates





Art. 104a al. 2 let. e, al. 5 let. f; ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 10.017/4784)

Für Annahme des Entwurfes ... 105 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "für menschenfreundlichere Fahrzeuge"

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire "pour des véhicules plus respectueux des personnes"

Antrag der Kommission

Verlängerung der Behandlungsfrist

Falls der Nationalrat den indirekten Gegenentwurf zur Volksinitiative "für menschenfreundlichere Fahrzeuge" (Änderung des CO₂-Gesetzes; 10.017) in der Wintersession 2010 in der Gesamtabstimmung annimmt, wird die Behandlungsfrist der eidgenössischen Volksinitiative gemäss Artikel 105 Absatz 1 des Parlamentsgesetzes um ein Jahr, d. h. bis zum 25. Februar 2012, verlängert.

Proposition de la commission

Prolongation du délai de traitement

Dans la mesure où le Conseil national approuve au vote sur l'ensemble à la session d'hiver 2010 le contre-projet indirect à l'initiative populaire "pour des véhicules plus respectueux des personnes" (modification de la loi sur le CO₂; 10.017), le délai imparti pour traiter l'initiative populaire selon l'article 105 alinéa 1 de la loi sur le Parlement est prorogé d'un an, soit jusqu'au 25 février 2012.

Angenommen – Adopté