

**Ständerat - Wintersession 2006 - Fünfte Sitzung - 11.12.06-16h30**  
**Conseil des Etats - Session d'hiver 2006 - Cinquième séance - 11.12.06-16h30**

vorheriges Geschäft ▲



06.035

**Mineralölsteuergesetz.  
Änderung  
Loi sur l'imposition  
des huiles minérales.  
Modification**

*Zweitrat - Deuxième Conseil*[Botschaft des Bundesrates 03.05.06 \(BBl 2006 4259\)](#)[Message du Conseil fédéral 03.05.06 \(FF 2006 4057\)](#)[Nationalrat/Conseil national 05.10.06 \(Erstrat - Premier Conseil\)](#)[Nationalrat/Conseil national 05.10.06 \(Fortsetzung - Suite\)](#)[Ständerat/Conseil des Etats 11.12.06 \(Zweitrat - Deuxième Conseil\)](#)

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Am 22. November des Jahres 2001 hat Ihre Kommission eine Motion eingereicht, mit welcher der Bundesrat aufgefordert wurde, die Mineralölsteuerbelastung von Dieselöl sowie des als Treibstoff verwendeten Erd-, Flüssig- und Biogases um mindestens 25 Rappen pro Liter beim Diesel beziehungsweise 50 Rappen pro Liter bei Erd-, Flüssig- und Biogas zu senken, um eine wesentliche Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beim Strassenverkehr zu erreichen. Diese Steuersenkung sollte durch eine Höherbesteuerung von Benzin steuerertragsneutral kompensiert werden.

Sie haben diese Motion am 6. März des Jahres 2002 angenommen, wogegen dann die UREK des Nationalrates an der Dieselverbilligung keinen Gefallen fand und dem Nationalrat beantragte, unsere Motion abzulehnen und mit einer neuen Motion die Mineralölsteuerreduktion auf Erd-, Flüssig- und Biogas zu beschränken. Pro Liter Benzinäquivalent sollte eine Reduktion von 40 Rappen erfolgen; der Mineralölsteuerertrag sollte durch eine Höherbesteuerung des Benzins ausgeglichen werden.

Der Nationalrat hat am 6. März 2003 im Sinne seiner Kommission unsere Motion abgelehnt und die eigene Kommissionsmotion überwiesen. Am 16. Juni 2003 haben Sie auf Antrag Ihrer Kommission die Motion des Nationalrates angenommen, zugleich aber auch ein Postulat überwiesen, das die Verbilligung der Mineralölsteuer auf Dieseltreibstoffen zum Inhalt hatte. Der Bundesrat hatte sich in der Debatte zur Entgegennahme auch des Postulates bereiterklärt.

Mit der heute vorliegenden Änderung des Mineralölsteuergesetzes erfüllt der Bundesrat den Motionsauftrag. Das Postulat, welches der Ständerat am 16. Juni 2003 vermutlich auch mit der Stimme des jetzigen Bundesrates Merz überwiesen hat, ist mit keinem Wort erwähnt. So viel zum Wert von Postulaten. (*Heiterkeit*) Der Bundesrat schlägt nun mit dieser Revision vor:

- a. die Steuer für Erd- und Flüssiggas zur Verwendung als Treibstoff pro Liter Benzinäquivalent um 40 Rappen zu senken;
- b. Treibstoffe, die aus erneuerbaren Energien von der Mineralölsteuer und dem entsprechenden Zuschlag zu befreien; sowie
- c. den aus der Steuererleichterung und aus der Steuerbefreiung resultierenden Minderertrag durch eine Erhöhung der Belastung des Benzins zu kompensieren.

Das Ergebnis, in Franken und Rappen ausgedrückt, sehen Sie in der Botschaft; ich verzichte darauf, das zu wiederholen. Der Bundesrat verspricht sich in drei bis vier Jahren nach der Einführung der Steuerentlastung eine Zunahme des Verbrauches von Erd-, Flüssig- und Biogas und Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen. Anhand der geschätzten Verbrauchsentwicklung erwartet der Bundesrat - und das ist das Entscheidende an dieser Vorlage - eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 0,25 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Bei der Ermittlung der Ziellücke nach CO<sub>2</sub>-Gesetz wurde dieser Betrag bereits berücksichtigt; er würde also nach CO<sub>2</sub>-Gesetz fehlen, wenn wir diese Vorlage nicht beschliessen.

Im Nationalrat ist diese Vorlage am 5. Oktober 2006 beraten worden. Er hat eine wesentliche Änderung in Artikel 12b vorgenommen. Während der Bundesrat vorgeschlagen hatte, alle Treibstoffe aus erneuerbaren Energien von der Steuer zu befreien, nahm der Nationalrat ein Konzept an, das die einheimischen Treibstoffe aus erneuerbaren

Rohstoffen grundsätzlich von der Steuer befreit - importierte Rohstoffe dagegen sollten, einem Stufenmodell folgend, sukzessive von der Steuer befreit werden.

Dies mit der Absicht, den schweizerischen Rohstoffen eine Chance zu geben. Die Preisdifferenzen der einheimischen Rohstoffe zu den ausländischen Rohstoffen sind bekannt; sie sollten damit mindestens in einer Anfangsphase ausgeglichen werden. Mit dieser Ergänzung wurde die Vorlage vom Nationalrat am 5. Oktober 2006 in Flims mit 123 zu 35 Stimmen angenommen.

Ihre Kommission hat die Vorlage beraten, und sie ist ebenfalls der Auffassung, dass auf diese einzutreten sei, weil sie entsprechend der Motion, welche unser Rat angenommen hatte, abgefasst ist. Das Eintreten erfolgte einstimmig.

Auch wenn in der Beratung die mit drei Jahren doch lange Zeitdauer für die Erarbeitung einer relativ einfachen Vorlage bedauert wurde, fand ihr Inhalt Anerkennung. Die vollständige Entlastung des Biogases und der Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen wurde als sinnvolle Massnahme begrüsst. Der Ausschluss gewisser Treibstoffe, welche in der EU steuerlich privilegiert behandelt werden, wurde akzeptiert, weil entweder ihre Herstellung oder ihr Einsatz energetisch oder ökologisch problematisch ist. Die steuerliche Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas wurde dagegen als undifferenziert betrachtet, was zu einem Abänderungsantrag durch die Kommission geführt hat. Im Übrigen nahm die Kommission zur Kenntnis, dass der Bundesrat ohne weiteren Vorstoss die Frage der Entlastung von Diesel nicht an die Hand nimmt. Die Kommission behält sich in dieser Hinsicht einen entsprechenden Vorstoss vor.

Die Änderungen, die die Kommission in Artikel 12b vorgenommen hat, werde ich dann in der Detailberatung näher kommentieren.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und gemäss den Anträgen der Kommission in der Detailberatung zu beschliessen.

---

**Büttiker** Rolf (RL, SO): Sie gehen mit mir einig, dass es nun wirklich an der Zeit ist, im wahrsten Sinne des Wortes Gas zu geben und dieses Geschäft endlich unter Dach und Fach zu bringen. Herr Bundesrat - Herr Schmid hat es bereits angetönt -, es hat etwas lange gedauert. Die Ausgangslage ist klar, und auch wenn es eine Wiederholung des bereits Gehörten ist: Die Förderung von Treibstoffen wie Erdgas oder Biogas sowie flüssigen Biotreibstoffen hat sofortige und positive Auswirkungen auf unser Klima. Nicht zu unterschätzen sind die politischen, aber auch die wirtschaftlichen Signale, welche diese Debatte und der Entscheid ausstrahlen. Investitionssicherheiten werden damit geschaffen.

So ist beispielsweise die schweizerische Erdgaswirtschaft seit 2003 bestrebt, schweizweit ein Erdgas- und Biogastankstellennetz aufzubauen bzw. zu verdichten, dies auch im Vertrauen auf die Politik. Bis heute konnten 73 solche Tankstellen gebaut werden. Bis 2007/08 werden es 100 sein. Gewiss, 100 tönt nicht gerade nach viel, wenn wir das ins Verhältnis zur Gesamtzahl an Tankstellen in der Schweiz - 3600 - setzen. Aber weil es in der Praxis ja so ist, dass jedes Erdgasfahrzeug auch einen Benzintank hat, ist immer Treibstoff vorhanden. Somit kann man sagen: Mit 100 Tankstellen hat man praktisch eine flächendeckende Versorgung sichergestellt. Auch im Bereich der Herstellung von Biogas, aber auch von flüssigen Treibstoffen wie Ethanol laufen verschiedene Bestrebungen, entsprechende Produktionsstätten und Infrastrukturen zu erstellen. Erdgasfahrzeuge emittieren 20 bis 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als Benzinfahrzeuge und 10 bis 15 Prozent weniger als Dieselfahrzeuge. Wird CO<sub>2</sub>-neutrales Biogas getankt, vergrössert sich die CO<sub>2</sub>-Reduktion entsprechend dem Anteil von Biogas. 2005 betrug der Biogasanteil an den Erd- und Biogaszapfstellen immerhin stolze 37 Prozent.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf die Vereinbarung zwischen der Erdgaswirtschaft und Biomasse Schweiz aus dem Jahre 2003 hinweisen. Das Ziel dieser Zusammenarbeit ist die Übernahme von jährlich mindestens 10 Prozent CO<sub>2</sub>-neutralem Biogas ins Erdgasnetz zu Treibstoffzwecken. Innerhalb der Erdgaswirtschaft stellt ein Biogas-Ausgleichsfonds sicher, dass alle Erdgasversorger einen ökonomischen Anreiz haben, Biogas einzuspeisen und neue Biogasanlagen anzuschliessen. Beim Biogas handelt es sich um eine einheimische - das muss man sehen - und erneuerbare Energie, namentlich aus der Vergärung von landwirtschaftlichen Abfällen und Grüngut oder aus Klärschlamm. Erdgasfahrzeuge emittieren gegenüber Benzinfahrzeugen etwa 50 Prozent und gegenüber Dieselfahrzeugen etwa 95 Prozent weniger Stickoxide NO<sub>x</sub>, welche für die Bildung von bodennahem Ozon mitverantwortlich sind. Die Feinstaubreduktion gegenüber einem Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter beträgt immerhin rund 98 Prozent.

Der Nationalrat fordert, dass der Bundesrat die zu befreienden erneuerbaren Treibstoffe zu definieren und entsprechende Kriterien - wie ökologische Gesamtbilanz, Beitrag zum Umweltschutz usw. - zu berücksichtigen hat. Ich bin auch der Meinung, dass wir bei der ökologischen Gesamtbilanz dann schon noch einige Diskussionen führen müssen. Denn es gibt Stoffe wie zum Beispiel Holz, Herr Hess, die absolut positiv sind; dabei kommt hinten etwa vier Mal mehr heraus, als man vorne hineingibt. Aber ich höre in Diskussionen in Landwirtschaftskreisen, Mais sei positiv; das ist weniger der Fall, weil man gesamthaft mehr Energie hineinstecken muss, als schlussendlich herauskommt. Diese Fragen müssen noch geprüft und angeschaut werden.

Insbesondere, und das ist auch richtig an der Stossrichtung des Nationalrates, soll die einheimische Produktion bevorzugt behandelt werden. Dies entspricht den Zielen des Energiegesetzes und dem grundsätzlichen Ansinnen

nach einer nachhaltigen Energiepolitik. Treibstoffe wie Biogas oder Bioethanol, welche in einheimischer Produktion hergestellt werden, müssen folgerichtig vollständig steuerbefreit werden.

Nun noch ein Blick über die Grenzen: Die anvisierte Revision des Mineralölsteuergesetzes entspricht in ihrer Zielsetzung analogen Bestrebungen der Europäischen Union. In der EU-Richtlinie 2003/30 werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, bis 2010 vom Bezugswert des Treibstoffverbrauches 5,75 Prozent mit erneuerbaren Treibstoffen zu decken. In Deutschland profitieren die Treibstoffe Erdgas und Flüssiggas von einer bis 2018 festgeschriebenen Steuerbegünstigung. Ich kenne Schweizer Unternehmen, die in diesen Bereich investiert haben, die ihre Investitionen aber schlussendlich in Deutschland getätigt haben, weil die Rechnung ohne die Steuerbefreiung in der Schweiz nicht aufgegangen ist. In Schweden, dem absolut grössten Biogas-Treibstoffproduzenten, ist Biogas seit mehreren Jahren als einziger Biotreibstoff vollständig von der Steuer befreit. Sie sehen also, die vorgeschlagene Lösung steht auch im Einklang mit der Energie- und Umweltpolitik unserer Nachbarstaaten.

Ich bitte Sie, die vorgeschlagene Revision zu akzeptieren. Diese Vorlage leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und verdient daher unsere volle Unterstützung. Es ist zu wünschen, dass es jetzt etwas rascher vorwärtsgeht als bis anhin und dass die Arbeiten, wie ich hoffe, noch in dieser Session abgeschlossen werden können.

---

**Sommaruga** Simonetta (S, BE): Ich kann es gleich vorwegnehmen: Ich bitte Sie ebenfalls, auf diese Vorlage einzutreten. Es gibt nämlich tatsächlich gute Gründe, den vermehrten Einsatz von Treibstoffen aus erneuerbaren Energien anstelle von fossilen Treibstoffen zu fördern. Die Gründe sind einerseits klimapolitisch: Gasbetriebene Autos stossen etwa 98 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus als benzinbetriebene Autos, und sie stossen auch massiv weniger Feinstaub und Stickoxide aus als Dieselmotore. Diese Vorteile sind unbestritten, sie wurden auch schon erwähnt. Es kommt hinzu, dass wir jede Möglichkeit nutzen sollten, um unsere Abhängigkeit von importierten fossilen Treibstoffen zu reduzieren. Es gibt andererseits aber auch volkswirtschaftliche Gründe, die für einen vermehrten Einsatz von Erd-, Flüssig- und Biogasen sprechen. Damit sind nämlich immer auch Entwicklungen und Technologien verbunden, deren Grundlagen wir in der Schweiz erarbeiten, das heisst, es geht hier auch um Know-how, Innovation und Arbeitsplätze. Bei aller Begeisterung für diese Vorlage möchte ich aber doch auch darauf hinweisen, dass sogenannte umweltfreundliche Technologien die Umwelt auch belasten und dass sich, gerade was die Biotreibstoffe anbelangt, aus meiner Sicht auch ein paar ganz grundsätzliche Fragen stellen: Was bedeutet es zum Beispiel, wenn in Entwicklungs- und Schwellenländern Energiepflanzen für den Export angebaut werden, anstatt dass dort zuerst die eigene Bevölkerung ernährt wird? Welches sind die Folgen, wenn wir Energiepflanzen fördern und damit gleichzeitig den Anbau von gigantischen Monokulturen in diesen Ländern vorantreiben? Ist es entwicklungspolitisch kohärent, wenn wir einerseits die ärmsten Menschen in Entwicklungsländern stärken wollen - dafür machen wir ja auch unsere Entwicklungszusammenarbeit - und andererseits gleichzeitig mit unseren Anreizen dazu beitragen, dass Millionen von Kleinbauern ihren Lebensraum verlieren und dass ihre Lebensgrundlage zerstört wird? Schliesslich wissen wir zum Beispiel auch aus den Berichten unseres Botschafters in Brasilien, dass auf manchen Zuckerrohrplantagen sklavenähnliche Zustände herrschen; auch das können wir nicht verdrängen. Ich möchte Ihnen die Freude an diesem Geschäft nicht verderben, aber dieses Geschäft hat eben auch eine Kehrseite, und diese beschäftigt mich. Ich bin deshalb froh, dass der Bundesrat Mindestanforderungen an den Nachweis einer positiven ökologischen Gesamtbilanz erstellen wird; das ist das Minimum. Noch lieber wäre mir, wenn er auch soziale und menschenrechtliche Mindeststandards einbeziehen würde. Wir haben heute dazu noch einen Einzelantrag, wir werden darüber sicher noch diskutieren.

Schliesslich unterstütze ich die Absicht des Bundesrates und des Nationalrates, diese Vorlage finanzpolitisch neutral auszugestalten. Hierzu ist das vorgesehene Bonus-Malus-System sicher geeignet und richtig eingesetzt.

---

**Bonhôte** Pierre (S, NE): Le développement des biocarburants est susceptible d'apporter une contribution significative à la résolution de trois problèmes auxquels nous sommes confrontés: le problème environnemental, avec les émissions de gaz à effet de serre, que l'utilisation de biocarburants permet de limiter; le problème économique avec l'épuisement des ressources fossiles qui, j'en suis certain, sera nettement plus rapide que ce que pensent les optimistes et auquel il faut se préparer; puis le problème stratégique avec la fragilité que représente pour notre économie et pour l'ensemble de notre société la dépendance que nous avons envers les sources d'énergie extérieures.

Le développement des biocarburants doit toutefois être raisonnable, tout d'abord parce que leur production n'est en général pas neutre pour l'environnement, sauf lorsque l'énergie est tirée de déchets, et puis, par ailleurs, parce que les biocarburants ne remplaceront pas la totalité des carburants fossiles. Si la France voulait produire la totalité de son carburant à partir de bioéthanol, il lui faudrait consacrer à cela la totalité de sa surface agricole utile, ce qui n'est évidemment pas envisageable. Nous devons donc à la fois promouvoir et encadrer le développement des biocarburants. Nous devons appuyer sur la pédale des gaz ou du biogaz, tout en sachant où se trouve la pédale des freins.

La priorité dans le domaine des carburants, comme dans le domaine de l'énergie en général, doit aller à la réduction de la consommation, cela en exploitant le potentiel technique disponible, notamment au travers de l'imposition de normes sévères pour les nouveaux véhicules mis en circulation. Parallèlement, nous devons développer l'utilisation des biocarburants en donnant la priorité à ceux qui ont le plus faible impact sur l'environnement.

Cela a été rappelé, l'Union européenne s'est fixée comme objectif à l'horizon 2010 de mettre 5,75 pour cent de biocarburant dans l'ensemble de ses carburants. On estime que le potentiel pour l'Union européenne peut être de 12 pour cent à l'horizon 2020 en consacrant à cela 15 pour cent de la surface agricole utile, ce qui apparaît être un plafond. Si l'on combine ce potentiel avec le potentiel technique actuel d'économie d'énergie par une meilleure efficacité des moteurs, on peut envisager que le quart de l'énergie des transports utilisée dans l'Union européenne provienne de sources végétales à l'horizon 2020.

Cela, toutefois, ne sera pas possible avec les biocarburants de première génération, ceux qui sont basés sur l'amidon ou sur le sucre, donc sur le maïs, les patates, la canne à sucre ou les betteraves, mais exigera la mise en place de la filière lignocellulosique qui permet de mettre en valeur la cellulose, donc tout ce que les humains ne mangent pas, ainsi que le bois.

Le projet de modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales qui nous est proposé dans la version du Conseil national et dans celle de notre commission, se base sur deux principes essentiels pour la détaxation des biocarburants. Premièrement, il faut que ces biocarburants soient indigènes et, deuxièmement, qu'ils présentent un bilan écologique positif.

La priorité donnée aux carburants d'origine indigène est justifiée par des considérations de nature stratégique puisque la sécurité de notre approvisionnement nécessite que l'on augmente la part des énergies provenant de source indigène, qui actuellement, rappelons-le, ne couvre que 20 pour cent de la consommation d'énergie finale. Pour mieux garantir cette priorité, je vous proposerai tout à l'heure une modification de l'article 2 alinéa 3.

La question du bilan écologique qui est abordée à l'article 12b alinéa 3 du projet de modification de loi est beaucoup plus délicate. Comment établit-on un bilan écologique? Cela se fait en général en mesurant les différents impacts environnementaux, soit principalement les émissions de polluants et l'utilisation du sol, et puis après en agrégeant le tout pour obtenir une valeur globale que l'on attribue aux différents biocarburants. C'est là que réside toute la difficulté puisque agréger des valeurs qui sont non comparables nécessite des hypothèses subjectives quant au poids des différents paramètres. Et suivant comment on établit un écobilan, on peut même arriver au résultat indiquant que les biocarburants sont plus mauvais pour l'environnement que les carburants fossiles, ce qui est un peu un comble.

Il y a, me semble-t-il, quelques principes à respecter pour établir un écobilan. Premièrement, le poids à accorder aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre doit être élevé, puisque c'est là le principal problème que nous avons à résoudre. Par ailleurs, dans la mesure où l'on utilise de la matière première indigène, on ne doit pas considérer que l'utilisation des biocarburants conduit à un accroissement de l'utilisation du sol. On doit plutôt considérer le fait que l'on convertisse des surfaces consacrées aux productions vivrières en surfaces pour des productions énergétiques. Cela devrait plutôt conduire à la réduction des intrants agricoles parce que les exigences qualitatives sont moindres. Le bilan devrait donc globalement être plutôt positif en matière d'utilisation du sol.

Par ailleurs, l'écobilan n'est pas la seule mesure de l'acceptabilité d'un biocarburant. L'écobilan doit aussi être mis en regard des objectifs de politique énergétique et des objectifs en termes de sécurité de l'approvisionnement. C'est ce que prévoit l'article 12b alinéa 2.

C'est donc à une véritable réflexion quant à l'impact global en termes de développement durable des biocarburants qu'il faut procéder, en intégrant les aspects écologiques, économiques et sociaux.

La loi qui nous est proposée introduit également une réduction de l'imposition du gaz naturel et du gaz liquide utilisés comme carburants. Je ne la combattrai pas, même si le bilan écologique du gaz naturel ne justifie pas vraiment une telle détaxe. Si l'on considère que l'augmentation de la consommation de gaz naturel pour les transports sera en grande partie couverte par des transports de gaz naturel à grande distance depuis de nouveaux gisements et que les fuites que présentent ces réseaux de transport constituent une importante contribution à l'effet de serre, on constate que, finalement, le bilan en matière d'effet de serre du gaz naturel est loin d'être excellent.

Selon l'étude "Well-to-wheels analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context" de la Commission européenne publiée cette année, les émissions de gaz à effet de serre du puits jusqu'à la roue pour les différents types de carburants exprimées en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par kilomètre sont les suivantes en moyenne: pour l'essence, 195 grammes par kilomètre; pour le diesel 165 grammes; pour le gaz naturel transporté sous forme liquide, 165 grammes; et pour le gaz naturel transporté par gazoduc de 4000 kilomètres, 180 grammes. On voit donc que le bilan global pour le gaz naturel ne justifie pas vraiment les faveurs qu'on prévoit de lui accorder.

J'entrerai toutefois en matière, avant tout parce que l'intérêt à la détaxe du biocarburant l'emporte sur la détaxe, à mon sens abusive, prévue pour le gaz naturel. Et si la modification est adoptée, il faudra peut-être prévoir de changer le titre de la loi puisqu'elle ne concernera plus seulement les huiles minérales, mais également les carburants d'origine végétale.

---

[Merz](#) Hans-Rudolf, Bundesrat: Der Bundesrat, der Nationalrat und offenbar jetzt auch Ihre vorberatende Kommission -

und soweit ich den Eintretensvoten entnommen habe, ist damit zu rechnen: auch Ihr Rat - sind sich einig, dass wir die Beimischung von erneuerbaren Treibstoffen im Umfang von 5 Prozent anstreben, auf der einen Seite mit Steuersenkungen auf Erd- und Flüssiggas und auf der anderen Seite mit Steuerbefreiungen für erneuerbare Treibstoffe. So weit sind wir uns einig. Wir glauben auch gemeinsam, dass damit Umweltschutzziele erreicht werden, dass damit Anreize geschaffen werden müssen, um die umweltschonenden Treibstoffe in ihrem Einsatz zu erhöhen und fossile Treibstoffe wie Benzin und namentlich Dieselöl zu substituieren.

Auch einig sind wir uns darüber, dass das haushalt- beziehungsweise preisneutral geschehen soll, insofern als die Höherbesteuerung des Benzins kompensiert werden soll, sodass am Ende für den Konsumenten oder die Konsumentin der Preis an der Zapfsäule etwa gleich bleibt wie heute. Es sollen auch für den Bund keine finanziellen Auswirkungen entstehen. Insofern sind wir uns einig, das hat auch der Kommissionspräsident klargemacht.

Über ein paar Punkte wird zu diskutieren sein. Ich gehe einzelne dieser Punkte entlang der Voten, die gefallen sind, durch:

Die Idee des Bundesrates war, eigentlich keine Märkte zu schützen. Der Bundesrat wollte den Markt öffnen und davon ausgehen, dass die billigsten Produkte obsiegen, weil man sie ja beurteilen kann. Es ist möglich, dass man mit Mindestanforderungen deren ökologische Tauglichkeit prüft. Daher war für uns die Ausgangslage: Es gibt keinen Grund, um inländische Produkte zu bevorzugen, denn mit der Bevorzugung von inländischen Produkten sind Investitionen und höhere Preise verbunden, was ein solches Projekt letztlich gefährden könnte. Das war die Idee des Bundesrates.

In der Zwischenzeit haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Nationalrat und jetzt auch Ihre vorberatende Kommission diese Idee anpassen wollen, indem sie sagen, es müsse eine glaubwürdige Möglichkeit für einheimische Treibstoffe aus erneuerbarer Energie geben, diesem Markt zugeführt zu werden. Das ist letztlich im weitesten Sinne auch ein Schutz, eine Möglichkeit, eine Chance für unsere Landwirtschaft.

Wir verschliessen uns dieser Idee nicht. Wir müssen einfach von Anfang an aufpassen, dass wir sie richtig einfädeln und dass hier keine Fehlüberlegungen angestellt werden, indem wir - Herr Büttiker hat es gesagt -

Investitionssicherheit geben; er meinte die Tankstellen für Gasfahrzeuge. Aber wenn wir von Anfang an sagen, wir müssen dafür sorgen, dass wir Investitionen bevorzugen oder gar finanzieren durch den Bund, um einheimische erneuerbare Treibstoffe zu produzieren, dann müssen wir aufpassen. Ich glaube, das muss ich von Anfang an klarmachen. Es gibt aber zweifellos durchaus Möglichkeiten.

Jetzt komme ich auf die lange Dauer, Herr Büttiker. Es stimmt - Herr Schmid hat es auch gesagt -, wir waren lange unterwegs. Aber in dieser Zeit hat sich viel bewegt. Wir haben Erfahrungen gesammelt, man hat neue Erkenntnisse gewonnen, wir wissen, wie es im Ausland geht, wir wissen auch, was nicht funktioniert, und wir können solche Erfahrungen jetzt in dieses Projekt integrieren. Insofern war das zweifellos keine verlorene Zeit. Aber jetzt, glaube ich, ist in der Tat der Zeitpunkt da, wo die Elemente auf dem Tisch sind.

Was brauchen wir? Wir brauchen etwa 7 Milliarden Liter Treibstoffe, die wir mit 5 Prozent substituieren wollen. Das bedeutet eine Grössenordnung von etwa 200 Millionen Liter. Jetzt muss man sehen, was die einheimische Produktion heute herzugeben imstande ist und was sie künftig machen kann. Eine nüchterne Betrachtung sagt uns, dass die derzeitigen Möglichkeiten, um einheimische Produkte herzustellen, etwa bei 60 Millionen Litern liegen. Wenn das die Eingangsstelle ist, dann haben wir natürlich nichts dagegen. Das ist in der Tat dann für die Einheimischen, insbesondere für die Landwirtschaft, eine Chance. Dann sollte man sie packen.

Wir müssen aber natürlich davon ausgehen, dass auch in diesem Bereich die Dynamik weitergeht, dass dann gelegentlich die Frage kommen wird, wie sich die Benzinpreise im Verhältnis zu den Preisen dieser Treibstoffe, die inländisch hergestellt vielleicht Fr. 1.30 oder 1.40 kosten, gegenüber den Importprodukten entwickeln, die man heute für 70 oder 80 Rappen haben kann. Diese Unterschiede müssen sich mit der Zeit schon ausgleichen. Wir wollen dieses Projekt ja auch für eine bestimmte Zeit auf die Schiene legen und damit uns und dem Markt die Gelegenheit geben, die Chancen zu packen.

Zur Frage der Investitionssicherheit: Herr Büttiker, die Industrie dieser Erdgasfahrzeuge, die Sie erwähnen, geht ja davon aus, dass bis im Jahr 2010 - so lange ist das eigentlich gar nicht mehr - etwa 30 000 solche Fahrzeuge im Verkehr sein sollten. Daher müssen die Infrastrukturen bereitgestellt werden. Ich bin mit Ihnen einig, dass die Investitionen nur getätigt werden, wenn wir jetzt eine solche Gesetzesänderung beschliessen. Denn dann haben die Investoren bei solchen Tankstellen die Gewähr, dass sie diesen Sprit auch verkaufen und an die Konsumenten bringen können. Die Herstellung von Erdgasfahrzeugen ist teurer als jene von benzinbetriebenen Fahrzeugen, und daher schlagen wir hier ja eine vollständige Steuerbefreiung dieser Produkte vor.

Dass wir gewisse Unterschiede machen, liegt daran - Herr Bonhôte hat es mit Recht gesagt -, dass die Steuer auf Erdgas ja nur gesenkt wird, wir wollen ja nicht unbedingt den Bereich Erdgas promovieren. Daher machen wir einen Unterschied zwischen den steuerbefreiten Biotreibstoffen und den Gasen.

Zu einem weiteren Punkt, zur Frage der ökologischen Beurteilung, der Mindestanforderungen: Nicht wahr, ein solches Produkt hat einen vierphasigen Werdegang. Zuerst einmal werden die Ausgangsstoffe angebaut, dann wird das Produkt hergestellt, dann wird es transportiert, und am Ende wird es konsumiert oder verwendet; am Ende steht der Verbrauch. In all diesen Phasen gibt es Möglichkeiten, eine ökologische Beurteilung vorzunehmen.

Es fallen nicht alle Produkte durch wirkliche ökologische Verbesserungen auf, es gibt auch solche, die in einzelnen Phasen nicht so gut abschneiden; und da müssen wir eben auch Eingriffe vornehmen können.

Frau Simonetta Sommaruga hat die Frage der sozial- und entwicklungspolitischen Kohärenz angeschnitten. Ich will dieses Kriterium nicht vernachlässigen, Sie aber davor warnen, dass wir hier den Karren überladen. Wenn wir beginnen, Sozial- und Arbeitsstandards einzubauen, wird das ganz schwierig. Es wird selbst bei den ausländischen Produkten, die wir importieren, nicht einfach sein, die ökologischen Qualitätsstandards zu prüfen; es wird schwierig sein. Bei den einheimischen Produkten - das ist dann der Vorteil - ist es einfacher, weil wir sie theoretisch sogar zertifizieren könnten. Bei den Importen wird das etwas schwieriger sein. Deshalb möchte ich schon davor warnen, dass wir hier zu weit gehen und Standards setzen, die das Ganze dann blockieren. Wir werden in der nachfolgenden Detailberatung einzelne dieser Punkte zu legiferieren haben.

Ich sehe, dass es aufgrund der Anträge Ihrer vorbereitenden Kommission wohl kaum möglich sein wird, schon in der ersten Runde eine Einigung mit dem Nationalrat zu finden. Ich muss Ihnen sagen, dass ich darüber gar nicht unglücklich bin, weil besonders die Frage des Einsatzes von einheimischen Produkten nach meiner Meinung noch nicht abschliessend und befriedigend gelöst ist. Hier müssen wir sehr aufpassen. Ich habe in den letzten Tagen mit Vertretern des Bauernverbandes Kontakt gehabt. Ich glaube, wir kommen gemeinsam zu einer Lösung, die die Akzeptanz unserer Landwirtschaft findet, die Ziele und Anreize, die wir setzen, aber nicht gefährdet. Es müsste aber ein Wunder geschehen, wenn wir die Lösung bezüglich der einheimischen Treibstoffe heute schon finden würden. In den meisten anderen Punkten ist Ihre vorberatende Kommission in Übereinstimmung mit dem, was der Nationalrat beschlossen hat, sodass ich zuversichtlich bin, dass wir dieses Projekt ins Ziel bringen.

Ich empfehle Ihnen, auf dieses Geschäft einzutreten und es entlang der Beratungen Ihrer Kommission zu behandeln.

---

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

## **Mineralölsteuergesetz** **Loi sur l'imposition des huiles minérales**

*Detailberatung - Discussion par article*

### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 2 Abs. 3 Bst. d**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

### **Titre et préambule, ch. I introduction, art. 2 al. 3 let. d**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen - Adopté*

### **Art. 12a**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Für Erdgas zur Verwendung ....

*Abs. 1bis*

Für Flüssiggas zur Verwendung als Treibstoff ist die Steuer je Liter Benzinäquivalent 20 Rappen tiefer als die Steuer gemäss Mineralölsteuertarif.

*Abs. 2*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag Germann*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Abs. 1bis*

Streichen

### **Art. 12a**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Pour le gaz naturel destiné à être utilisé comme carburant, l'impôt est inférieur de 40 centimes par litre d'équivalent essence à l'impôt prévu dans le tarif de l'impôt sur les huiles minérales.

*Al. 1bis*

Pour le gaz liquide destiné à être utilisé comme carburant, l'impôt est inférieur de 20 centimes par litre d'équivalent essence à l'impôt prévu dans le tarif de l'impôt sur les huiles minérales.

*Al. 2*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Germann**Al. 1*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 1bis*

Biffer

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Artikel 12a betrifft die Steuererleichterung für Erd- und Flüssiggas. Der Bundesrat hatte in Absatz 1 vorgeschlagen, für Erd- und Flüssiggas gemeinsam den Satz um 40 Rappen zu senken. Ihre Kommission hat den Antrag gestellt, hier ein Splitting vorzunehmen, nämlich einen Satz für das Erdgas und einen Satz für das Flüssiggas, wobei wir für das Erdgas eine Senkung um 40 Rappen vorschlagen und beim Flüssiggas um 20 Rappen. Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag werden nach dem Tarif in Anhang la erhoben. Dieser Anhang müsste dann noch geändert werden, wenn Sie dem Antrag der Kommission zustimmen, denn jetzt ist er basierend auf einem Abschlag von 40 Rappen berechnet.

Wir haben diesen Antrag übernommen und stellen ihn Ihnen, weil wir der Auffassung sind, es sei begründbar, Flüssiggas, also Propan und Butan, steuerlich anders zu behandeln als Erdgas, das heisst Methan. Bei Propan und Butan, also bei Flüssiggas, ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz unter dem Gesichtspunkt des Heizwertes, der vorgelagerten Prozesse und der Massenverhältnisse der verschiedenen Elemente in den Molekülen nur noch sehr geringfügig besser als beim Benzin. Ausserdem ist Flüssiggas schwieriger zu handhaben als Erdgas; Explosionsgefahr und Vergiftungsgefahr sind hier die Stichworte. Immerhin sind beim Flüssiggas noch lufthygienische Vorteile gegenüber dem Benzin vorhanden, was eine steuerliche Privilegierung rechtfertigt, allerdings nicht im gleichen Ausmass wie bei Methan.

Ein Antrag, das Flüssiggas nur um 20 Rappen pro Liter zu privilegieren, ist im Nationalrat mit 96 zu 72 Stimmen abgelehnt worden. Die Einwände des damaligen Antragstellers, Nationalrat Bäumle, wurden zwar durchaus anerkannt, doch setzte sich die Kommissionmehrheit durch mit der Begründung, dass Flüssiggas in der Schweiz sehr wenig genutzt werde und man deshalb für eine einfachere und einheitlichere Formulierung sei, zumal der Motionstext auch keine Differenzierung verlange.

Ihre Kommission hat den ökologischen und sicherheitspolizeilichen Überlegungen mehr Gewicht beigemessen als den Einfachheitsbestrebungen des Nationalrates.

Nachdem der Bundesrat aus rein fiskalischer Sicht mit beiden Varianten leben kann - es muss auf alle Fälle eine Kompensation erfolgen -, beantragt Ihnen die einstimmige Kommission, den neuen Absatz 2 in der vorgeschlagenen Fassung zu genehmigen, Artikel 12a Absatz 1 nur für Erdgas und dann Absatz 1bis nur für Flüssiggas zu beschliessen. Es liegt noch ein Einzelantrag Germann vor; gegebenenfalls würde ich dazu dann noch Stellung nehmen.

---

**Germann** Hannes (V, SH): Mit meinem Einzelantrag möchte ich erreichen, dass sich unser Rat bei Artikel 12a des Mineralölsteuergesetzes der Fassung von Bundesrat und Nationalrat anschliesst. Bundesrat und Nationalrat sehen eine Gleichbehandlung der beiden umweltfreundlichen Energieträger Flüssiggas und Erdgas vor. Die UREK dagegen kreiert jetzt eine künstliche Differenz zwischen den beiden Gastypen. Demnach soll die Steuerermässigung - wie es der Berichterstatter erwähnt hat - für Erdgas 40 Rappen, jene für Flüssiggas dagegen nur 20 Rappen pro Liter Benzinäquivalent betragen. Diese Differenzierung erstaunt umso mehr, als sie erstens nicht der Zielsetzung der ursprünglichen Motion entspricht und zweitens Erdgas und Flüssiggas praktisch identische Eigenschaften bezüglich Klima- und Umweltwirksamkeit aufweisen, jedenfalls bei ganzheitlicher Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emission. Herr Bonhôte hat auf die Well-to-wheels-Studie verwiesen, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Benzin, Diesel, Erdgas und Flüssiggas eben ganzheitlich erfasst, quasi von der Gewinnung bis zum Endverbraucher, also dem Automobil. Bei ganzheitlicher Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, von der Förderung über den Transport und die Raffination bis hin zum Verbrauch im Fahrzeug zeigt sich eben, dass sich Flüssiggas innerhalb der relativ schmalen Bandbreite des Erdgases bewegt. Die Bandbreite ist gemäss dieser Studie beim Erdgas zwischen 125 Gramm CO<sub>2</sub> bis 150 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenem Kilometer, die Emission von Flüssiggas liegt bei rund 140 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenem Kilometer, dies immer im Endeffekt und hochgerechnet. Nur am Rande sei bemerkt, auch das ist schon erwähnt worden, dass in Anbetracht der rasanten Fortschritte bei der Motorentechnik inzwischen auch herkömmliche Dieselaggregate oder sogar benzinbetriebene Aggregate nur noch unwesentlich höher sind und sich langsam, aber sicher auch dieser Bandbreite annähern.

Eine Ungleichbehandlung der beiden Gastypen ist auch aus Sicht der gebotenen Wettbewerbsneutralität in keiner

Weise gerechtfertigt, umso weniger, als z. B. Deutschland seit über zehn Jahren Flüssiggas und Erdgas steuerlich gleich behandelt. Hier wird also kein Unterschied gemacht. Auch in Frankreich, in Österreich und in anderen Ländern ist der Antrieb mit Flüssiggas längst etabliert. In Italien z. B. werden mehr als eine Million Fahrzeuge mit Flüssiggas angetrieben. Verzichten wir doch auf diese - ich bin geneigt zu sagen - typisch schweizerische Sondernummer. Fahren wir kein Sonderzüglein gegenüber den starken Automobilnationen im Norden, Westen und Süden, indem wir den einen umweltfreundlichen Antrieb gegenüber einem anderen umweltfreundlichen Antrieb diskriminieren. Die Diskriminierung ist sicher gut gemeint, und sie lässt sich auch begründen, aber ich meine, sie sei verfehlt. Sie können eine Diskriminierung verhindern, indem Sie meinem Antrag folgen und mit Bundesrat und Nationalrat stimmen.

---

**Frick** Bruno (C, SZ): Herr Schmid kann dann auf meine Ausführungen Bezug nehmen.

Die Politik bringt es ja mit sich, dass wir häufig über Sachen entscheiden müssen, wo wir nicht Fachleute sind. Wir behelfen uns dann mit Informationen, Zuschriften und Unterlagen, die uns Dritte zur Verfügung stellen. Darauf sind wir direkt angewiesen, und unsere Aufgabe ist es, diese Unterlagen zu gewichten, zu bewerten und auch danach zu beurteilen, was einleuchtender ist, was uns überzeugen kann. Hier haben wir einen Fall, wo die Informationen offenbar völlig diametral sind. Da brauchten wir schon Klarheit, um entscheiden zu können. Ob wir einen Treibstoff besser behandeln wollen, entscheidet sich doch an zwei Kriterien: Das erste ist die CO<sub>2</sub>-Reduktion, und das zweite ist für mich die Schadstoffbelastung.

In dieser neuen Studie - Herr Germann hat sie zitiert, und wir haben sie alle zur Verfügung gestellt bekommen, mindestens in Form einer kurzen Auswertung - heisst es, dass Flüssig- und Erdgas CO<sub>2</sub>-Reduktionen in der gleichen Bandbreite erzielen. Es gibt eine Bandbreite, je nachdem, von wie weit her dieser Treibstoff zu uns transportiert wird. Es ist nicht ein einzelner Wert, sondern es ist eine Bandbreite; da scheint es, dass beide gleichwertig sind.

Nun, bezüglich der Schadstoffbelastung: Hier entnehme ich, dass beide Gase wesentlich besser als Benzin und in der Regel auch wesentlich besser als herkömmlicher Diesel sind. Insbesondere bei der Schadstoffbelastung, was CO, Kohlenwasserstoffe, NO<sub>x</sub> - Stickoxide - betrifft, schneidet nach dieser Studie das Flüssiggas sogar besser ab als das Erdgas.

Nun kann man streiten, wo die Gewichte zu legen sind - etwas besser oder etwas weniger gut -, aber gesamthaft entnehme ich dem, dass beide Gase in der gleichen Bandbreite und wesentlich besser als Benzin sind. Mir fehlt einfach der Unterschied, dass ich glauben könnte, dass ein Belastungsunterschied von hundert Prozent gerechtfertigt wäre. Ich neige dazu, dem Antrag Germann zuzustimmen. Wenn nicht klar und einleuchtend dargelegt werden kann, dass tatsächlich ein wesentlicher, ein hundertprozentiger Belastungsunterschied, ein Unterschied in der CO<sub>2</sub>-Belastung und in der Schadstoffbelastung bei diesen beiden Treibstoffen besteht - um in der Fiskalbelastung eben das Doppelte zu bewirken -, muss ich dem Antrag Germann zustimmen.

---

**Präsident** (Bieri Peter, Präsident): Zur Präzisierung: Herr Germann teilt mir mit, dass sein Antrag richtig heissen muss: Absatz 1 gemäss Bundesrat und Nationalrat. Demzufolge wird dann Absatz 1bis gestrichen.

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Herr Frick hat es richtig gesagt: In diesem Raum sind die wenigsten von uns in dieser Frage Spezialisten; wir sind da auf Drittinformationen angewiesen. Da stand ich halt wie der Esel des Buridan zwischen zwei Heuhaufen, auf der einen Seite hatte ich die Zahlen der Erdölvereinigung, auf der anderen Seite hatte ich die Zahlen des Verbandes der Schweizerischen Gasindustrie. Sie müssen wissen, das Butangas und Propangas zum Bereich der Erdölvereinigung gehören und Methangas zum Bereich der schweizerischen Gasindustrie; da sind auch Herkunftsfragen und wirtschaftliche Interessen dahinter. Der Esel des Buridan ist verhungert, weil er nicht wusste, welchem Heuhaufen er sich zuwenden sollte. (*Heiterkeit*) Diesem Schicksal wollte ich entgehen: Was habe ich gemacht, in dieser Situation? Man fragt die Verwaltung, weil man davon ausgeht, sie sei noch einigermaßen neutral. Vis-à-vis von mir sitzt Herr Roman Bisaz, Vizedirektor der Eidgenössischen Zollverwaltung, er ist Chemiker. Hinten an der Wand sitzen Herr Rutschmann, er ist Biologe, und Frau Stadler, sie ist ebenfalls Naturwissenschaftlerin. Von diesen drei Personen habe ich mir Zahlen geben lassen. Ich gehe jetzt einmal davon aus, dass die so gut sind wie jene, die wir von Drittseite erhalten haben. Flüssiggase sind nach dieser Lesart wie folgt gekennzeichnet: Propan und Butan erzeugen bei der Verbrennung etwa 15 Prozent weniger CO<sub>2</sub> pro Energieeinheit als Benzin. Erdgas, also Methan, schneidet mit etwa 25 bis 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss als Benzin in dieser Hinsicht deutlich besser ab, in der Grössenordnung von etwa 50 Prozent. Bei den Luftschadstoffen, insbesondere Russpartikel und NO<sub>x</sub>, zeigen beide Treibstoffkategorien deutlich geringere Emissionswerte als Diesel oder Benzin auf, sind aber unter sich vergleichbar. Flüssiggase sind nicht mit Biogas mischbar. Damit fehlt Flüssiggas im Gegensatz zu Erdgas die Option auf eine Biokomponente, welche die CO<sub>2</sub>-Bilanz zusätzlich verbessern könnte. Ausserdem darf man nicht vergessen, dass Flüssiggase bei der Lagerung und bei der Betankung weniger risikolos sind als Erdgas, da sie schwerer sind als Luft und einen tieferen Flammpunkt als Erdgas

aufweisen. Ich habe auf die Explosions- und Vergiftungsgefahr hingewiesen.  
Das waren die Gründe, welche uns dazu geführt haben, Ihnen hier diesen differenzierten Satz vorzuschlagen.

---

**Merz** Hans-Rudolf, Bundesrat: Ich bin also auch der Esel, denn ich habe dieselben Leute gefragt wie mein Mitesel. (*Heiterkeit*) Ich musste mich auch entsprechend beraten lassen. Es ist jetzt übrigens das zweite Mal in dieser Session, dass ich Gymnasialwissen auffrischen musste. Das erste Mal ist es mir im Zusammenhang mit den Fleischtopfen Ägyptens im NFA passiert. Da wird jetzt das Geld verteilt. Die mathematischen Formeln waren bei mir verschüttet, und ich musste sie wieder ausgraben. Gleich ging es mir hier mit den Formeln für diese verschiedenen Stoffe. In der Tat sind wir zum Schluss gekommen, dass es die Bandbreite erlauben würde, sowohl eine Differenzierung vorzunehmen wie auch keine Differenzierung vorzunehmen. Wir haben nämlich auch die Vertreter der Branchen befragt. Wir haben festgestellt, dass es da auch Rivalitäten zwischen der Erdöl- und der Gasbranche gibt. Weil man die Preiswettbewerbe sieht und weil man sieht, dass der eine gelegentlich dem anderen nachspringt, wenn Dynamik ins Preisgefüge kommt, haben wir gesagt: Gut, man sollte eigentlich die beiden Branchen hier gleich behandeln - im Wissen, dass die Produkte, wie Herr Carlo Schmid gesagt hat, nicht identisch sind. Es ist so, dass Flüssiggas auch lufthygienische Vorteile hat, genau gleich wie Erdgas. Es gibt aber gewisse Nachteile; sie wurden erwähnt. Dort, wo sich das Flüssiggas bodennah absetzen kann, kann es gelegentlich zu Vergiftungen führen. Das ist ein Nachteil, auf den wir aufmerksam gemacht wurden, der aber eigentlich mit der Verwendung als Treibstoff wenig zu tun hat. Deshalb waren wir der Meinung: Die Unterschiede sind da, aber sie springen nicht so ins Auge, dass wir hier eine Unterscheidung hätten vorschlagen müssen. Das ist der Grund, weshalb Ihnen der Bundesrat in Absatz 1 für beide, Erd- und Flüssiggas, den gleichen Preisnachlass von 40 Rappen je Liter Benzinäquivalent vorschlägt.

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Nur um eine Unklarheit zu eliminieren, die ich selber habe: Herr Bundesrat Merz hat vom verschütteten Wissen der Gymnasialzeit gesprochen. Sollte ich, was ich im Hinterkopf habe, von Pentan gesprochen haben, wäre das falsch. Es geht hier, bei den Flüssiggasen, um Propan und Butan.

---

**Präsident** (Bieri Peter, Präsident): Ich könnte Ihnen Methan, Propan und Butan chemisch aufzeichnen, dafür hatte ich vom Strafprozessrecht keine grosse Ahnung. (*Heiterkeit*) Deshalb ist es gut, dass in diesem Rat neben Juristen auch einige Naturwissenschaftler zu finden sind.

#### *Abstimmung - Vote*

Für den Antrag der Kommission .... 32 Stimmen

Für den Antrag Germann .... 7 Stimmen

#### **Art. 12b**

##### *Antrag der Kommission*

###### *Abs. 1*

Einheimische Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen sind gemäss den Absätze 2 und 3 steuerbefreit.

###### *Abs. 1bis*

Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung des inländischen Angebotes die steuerbefreit importierbare Treibstoffmenge aus erneuerbaren Rohstoffen fest. Die Befreiung kann nur gewährt werden, wenn die Absätze 2 und 3 erfüllt sind.

###### *Abs. 2, 3*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### *Antrag Bonhôte*

###### *Abs. 1*

Treibstoffe aus einheimischen erneuerbaren Rohstoffen ....

###### *Abs. 3*

.... ökologischen Gesamtbilanz und sozial annehmbarer Produktionsbedingungen.

##### *Antrag Stähelin*

###### *Abs. 2bis*

Er kann eine Mindestbeimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen festlegen.

#### **Art. 12b**

##### *Proposition de la commission*

###### *Al. 1*

Les carburants indigènes issus de matières premières renouvelables sont exonérés de l'impôt au sens des alinéas 2 et 3.

*Al. 1bis*

En tenant compte de l'offre indigène, le Conseil fédéral fixe la quantité à importer de carburants issus de matières premières renouvelables et exonérés de l'impôt. L'exonération ne peut être accordée que si les conditions visées aux alinéas 2 et 3 sont remplies.

*Al. 2, 3*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Bonhôte*

*Al. 1*

Les carburants issus de matières premières renouvelables indigènes ....

*Al. 3*

.... à la preuve d'un bilan écologique global positif et de conditions de production socialement acceptables.

*Proposition Stähelin*

*Al. 2bis*

Il peut fixer une valeur minimale pour l'addition de carburants issus de matières premières renouvelables.

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Artikel 12b regelt die Steuerbefreiung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen. Der Bundesrat hatte keine Differenzierung nach der Herkunft der Rohstoffe gemacht. Darüber hat sich im Nationalrat eine ausgedehnte Debatte entwickelt, deren Ergebnis in Artikel 12b Absatz 1 nachzulesen ist. Treibstoffe aus einheimischen Rohstoffen sollten demnach steuerbefreit sein. Importierte Treibstoffe sollten nur bis zu einer Menge von 150 Millionen Litern steuerbefreit werden, wobei jährlich eine gegenüber dem Vorjahr zusätzliche Menge von jeweils 10 Millionen Litern steuerbefreit werden sollte. Der Beschluss ging auf einen Einzelantrag des Präsidenten des Schweizerischen Bauernverbandes, Nationalrat Walter, zurück, welcher der schweizerischen Landwirtschaft einen gewissen Startvorteil zukommen lassen wollte. Er wies in der Debatte selbst darauf hin, dass der Ständerat unter Umständen eine andere Formulierung - gemeint war offenbar eine bessere Formulierung - finden könnte.

Wir haben die Formulierung gefunden, die jetzt vor Ihnen liegt. Die Kommission ist gewillt, der Landwirtschaft einen Startvorteil zu verschaffen. Sie soll einen bestimmten Schutz erhalten, der aufgrund der unterschiedlichen Produktionspreise im In- und Ausland gerechtfertigt ist. Mittelfristig sollen sich allerdings die schweizerischen Produkte auf dem Markte behaupten. Das ist der Kern der Botschaft, welche der Nationalrat mit 124 zu 44 Stimmen dem Bundesrat gesandt hat. Diese Botschaft nehmen wir materiell auf. Dabei wissen wir, dass diese Regelung nicht vollständig WTO-konform ist, weisen aber darauf hin, dass auch andere Staaten, insbesondere die USA, ähnliche Regeln kennen.

Im Gegensatz zum Nationalrat wollen wir aber keine fixen Importquoten ins Gesetz schreiben. Vielmehr soll der Bundesrat die zollfrei importierbare Treibstoffmenge festlegen können. Er kann damit auch kurzfristig auf Nachfrageschwankungen reagieren. Wir vertrauen allerdings darauf, dass diese Bestimmung nicht toter Buchstabe bleibt, sondern dass der Bundesrat die Förderung der einheimischen Produktion von erneuerbaren Rohstoffen als Auftrag des Parlamentes umsetzt.

Die jetzt zu Artikel 12b vorliegenden Einzelanträge haben der Kommission nicht vorgelegen, und ich wäre dankbar, wenn sie jetzt begründet würden. Vielleicht kann man dazu Stellung nehmen.

*Abs. 1 - Al. 1*

**Bonhôte** Pierre (S, NE): L'objectif du Conseil national et de notre commission dans ce dossier est de favoriser la production de biocarburants en Suisse et à partir de matières premières suisses. La motivation pour cela - cela a été dit - est d'accroître notre indépendance énergétique et d'ouvrir des débouchés nouveaux à notre production agricole. Si cela est bien exact, alors la formulation de l'article 12b alinéa 1 est insatisfaisante, puisqu'elle prévoit bien que ce sont les carburants indigènes qui sont soumis à la détaxe, et non les carburants produits à partir de matières premières indigènes. Cela signifie que du bioéthanol produit en Suisse, à partir par exemple de céréales importées d'Argentine ou de betteraves ukrainiennes, serait mis sur le même pied que du bioéthanol produit à partir de petit lait ou de patates suisses. Ce n'est certainement pas l'intention du Conseil national, ni celle de la commission, et il me semble qu'il subsiste là une lacune qui permet de contourner la volonté que nous avons de donner la priorité à la mise en valeur de matières premières indigènes.

Du point de vue écologique, le fait de transporter des matières premières sur de longues distances est encore pire que de transporter du biocarburant élaboré, puisque, à énergie égale, les quantités à transporter sont bien supérieures dans le cas des matières premières. Du point de vue de notre indépendance énergétique, l'importation de matières premières végétales n'apporte rien.

Je vous propose donc de corriger la formulation pour la rendre conforme à ce qui me paraît être l'intention de la commission, à savoir d'avantager la production à partir de matières premières indigènes. Mon intention n'est toutefois pas d'interdire absolument toute addition de matières premières étrangères à la matière première indigène dans le processus de production des biocarburants. Toutefois, une telle addition doit rester minoritaire et être justifiée d'un point de vue écologique et économique.

C'est dans ce sens que je vous invite à accepter ma proposition.

---

**Stähelin** Philipp (C, TG): Ich habe auf den ersten Blick ganz grosses Verständnis für den Antrag Bonhôte. Auch ich habe natürlich eine Riesenmühe mit Importen beispielsweise von Palmöl aus Malaysia zur Produktion von Treibstoffen in der Schweiz. Ich hätte noch mehr Mühe, um an das Eintretensvotum von Frau Sommaruga anzuknüpfen, wenn es um brasilianischen Zucker gehen würde. Grundsätzlich, ich sage das noch einmal, fehlt mir für solche Übungen das Verständnis.

Auf der anderen Seite birgt die vorgeschlagene Umstellung der Formulierung eben doch auch erhebliche Fussangeln. Ich möchte Ihnen das Beispiel nennen, das heute schon existiert, die Verwendung von gebrauchtem Frittieröl zur Biodieselherstellung. Das ist heute bereits der Fall, im Sinne, wenn ich mich richtig erinnere, von zwei Pilotanlagen hier in der Schweiz, bewilligt durch das Departement. Was ist das nun? Sie wissen es: Frittieröl, Sonnenblumenöl, Rapsöl usw., das kommt natürlich lange nicht alles aus der Schweiz. Da hat es ungarisches Sonnenblumenöl drin usw. Das wird man nachher nicht mehr herauskriegen. Ist nun dieses Frittieröl schlussendlich ein einheimischer Rohstoff? Ich weiss es nicht, ich sehe nur die Fussangeln in dieser Formulierung. Ich wäre froh, wenn uns vielleicht auch seitens des Bundesrates etwas Aufklärung gegeben werden könnte, wie weit hier die Geschichte geht. Es wird hier auch eine Differenz geben, da kann man vielleicht noch im Differenzbereinigungsverfahren etwas klären. Bis jetzt habe ich noch einige Mühe mit diesem Vorschlag.

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Als ich den Antrag Bonhôte das erste Mal sah, machte ich mich daran, in typischer Juristenmanier zuerst eine Auslegung zu veranstalten. Ich fragte mich: Woher kommt unsere Formulierung, und worin unterscheidet sie sich von jener von Herrn Bonhôte? Ich darf Sie einladen nachzuvollziehen, was ich gemacht habe. Artikel 12b in der Fassung des Nationalrates hat zwei Tatbestände: einen in Litera a und den anderen in Litera b. Unter Litera a werden einheimische Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen genannt, unter Litera b importierte Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen. Diese Dinge werden unterschiedlich behandelt. Wenn ich das auslege, dann heisst diese Formulierung, die nicht ganz geglückt ist, ganz klar: Es müssten in der Schweiz produzierte Rohstoffe sein, die dann zu Treibstoffen verarbeitet werden. Das ist an sich, wenn man Literae a und b betrachtet, naheliegend. Das war unsere Auffassung. Wir haben einfach Litera a von Artikel 12b Absatz 1 in der Fassung des Nationalrates als Absatz 1 wörtlich in unsere Lösung hinübertransferiert, weil wir glaubten, damit den Kern getroffen zu haben, dann aber keine Spezifikationen mehr machen zu müssen, weil wir dem Bundesrat freie Hand lassen wollten. Das steht dann in Absatz 1bis.

Das hätte mich dazu geführt zu sagen: Der Antrag Bonhôte ist in besserem Deutsch abgefasst, als wir Deutschschweizer selbst es gefunden haben. Nun habe ich allerdings mit Kolleginnen und Kollegen gesprochen, und zum Teil ist die Frage aufgetaucht, die Herr Stähelin jetzt gestellt hat: Wollten wir nicht zum Teil auch das andere? Das ist ein klassischer Fall des verdeckten Dissenses, bei dem ich als Kommissionspräsident die Karten offenlegen und sagen muss: Meine Meinung war jene von Herrn Bonhôte, aber ich kann nicht behaupten, dass es die Meinung der Kommission war. Deshalb gibt es eigentlich nur eines: Wir schaffen eine Differenz und müssen dann schauen, dass der Sinn im Rahmen der Differenzbereinigung geklärt wird. Es tut mir leid, das ich das so sagen muss.

---

**Bonhôte** Pierre (S, NE): Juste une petite réponse pour ce que je considère devoir s'appliquer aux huiles de friture dont Monsieur Stähelin a parlé tout à l'heure. A mon sens, tout ce qui est un déchet produit en Suisse, même à partir de matières premières renouvelables étrangères, est un produit suisse. Dans la mesure où cela a déjà été utilisé dans un processus en Suisse, cela devient une matière première suisse, puisque c'est un déchet. Voilà la manière dont je vois les choses. Je ne pense que, si l'on utilise de l'huile de friture issue en partie d'huile de tournesol française par exemple, cela doit être considéré comme étant une matière première française.

---

**Marty** Dick (RL, TI): J'aimerais poser une question, et je pense que le Conseil national devrait se pencher sur deux

aspects qui me paraissent importants. L'un, c'est l'origine indigène des matières premières servant à fabriquer les carburants; l'autre, c'est de savoir où sont produits les carburants.

Avec la formulation de la commission, "les carburants indigènes", on part du principe que les carburants sont produits en Suisse. Avec la proposition Bonhôte, "les carburants issus de matières premières renouvelables indigènes" - qui me paraît meilleure à un autre titre -, on pourrait imaginer aussi des carburants produits à l'étranger avec des matières premières suisses. Alors éventuellement, dans l'esprit de la proposition Bonhôte, il faudrait dire: "Les carburants issus de matières premières renouvelables indigènes produits en Suisse ...."

---

**Merz** Hans-Rudolf, Bundesrat: Ich danke Ihnen für diese Diskussion. Sie zeigt jetzt, was ich eingangs gesagt habe, nämlich die Gefahr, dass wir mit bestgemeinter Absicht, schweizerische Landwirtschaft und verwandte Produkte zu bevorzugen, das ganze System umkehren und sogar pervertieren. Da müssen wir aufpassen, weil wir vom Bundesrat aus anfänglich den Markt haben spielen lassen. Wir wollten, dass das eine reine Marktgeschichte wird. Das billigste Produkt soll obsiegen. Bei der Beimischung von 5 Prozent - ich übertreibe jetzt -, ist es egal, woher sie kommt; denn man sieht es den Produkten nicht an, sie müssen einfach den Anforderungen als Beimischung genügen, die heutigen Treibstoffe zu ersetzen; es ist egal, woher sie kommen. Jetzt gehen Sie hin und erwägen, dass man die inländische Produktion gewissermassen als Monopol schützt und dann schaut, ob allenfalls noch importiert werden muss. Das ist eine grosse Gefahr, in mehrfacher Hinsicht:

1. Wir müssten dann einmal die bestehenden Kapazitäten für die Produktion in kürzester Zeit massiv erhöhen. Wer bezahlt dann die Investitionen beispielsweise bei Alcosuisse, die ja dem Bund gehört? Da wäre dann mit Investitionen zu rechnen. Ich bin nicht sicher, ob wir das wollen.

2. Wir müssten akzeptieren, dass die Preise für die Ersatztreibstoffe dann sehr hoch sein werden. Wer bezahlt das dann? Die Konsumenten und die Wirtschaft und die Unternehmen, und nicht der Bund. Das zahlt man an der Zapfsäule.

Ich glaube, wir sollten aufpassen, um hier den klugen Mix zu finden.

Wenn ich die Zahlen anschau, brauchen wir, um eine Beimischung von 5 Prozent zu kriegen, etwa 350 Millionen Liter. Die derzeitige Produktion, die heute in der Schweiz hergestellt wird, beläuft sich auf etwa 60 Millionen Liter, und zwar sind das 2 Millionen Liter Biodiesel, etwa 60 Millionen Liter Ethanol - das kommt von Attisholz oder Alcosuisse -, und dann haben wir 1 Million Liter Biogas, das macht etwas über 60 Millionen Liter. Wenn Sie den inländischen Markt schützen, dann könnte jeder, der irgendwo etwas produziert und noch eine Frittierpfanne voller Öl findet, den Anspruch erheben, er müsse erst produzieren können und dann könne man importieren.

Das ist, scheint mir, ein sehr gefährlicher Gedanke. Deshalb müssen wir einen Kompromiss finden auf der Basis dessen, was im Nationalrat schon einmal unterwegs war in Bezug auf die Unterscheidung zwischen einheimischen und importierten Produkten, wie das der Kommissionspräsident gesagt hat. Da müssen wir uns überlegen, nach welchem System wir diese Mischung vornehmen.

Da gibt es zwei Varianten. Die eine wäre, dass wir eine Art Kontingentierung einführen würden. Die sähe dann so aus, dass die Differenz zwischen dem inländischen Angebot und der Nachfrage dann steuerfrei importierte Biotreibstoffmengen beinhalten würde; die Mengen müssten wir dann freigeben; das wäre also eine Kontingentierung. Die andere Variante ist, dass wir eine Abnahmepflicht formulieren würden, dass wir periodisch das inländische Angebot und die Nachfrage festlegen und die Differenz zwischen diesen beiden Grössen dann als steuerfrei importierbare Biotreibstoffmengen freigeben.

Der steuerfreie Import von Biotreibstoffen würde nur dann zugestanden, wenn der Importeur schon eine bestimmte Menge inländischer Betriebsstoffe bezogen hätte. Die Zuteilung dieser steuerfrei importierbaren Menge hätte dann gewissermassen über eine Bewilligungsstelle zu erfolgen, damit wir die entsprechenden Mengen von über 300 Millionen Litern auch bekommen. Ich sehe keine andere Möglichkeit, und deshalb glaube ich, dass Sie auf dem richtigen Weg sind.

Jetzt ist noch eine Ergänzung seitens des Bauernverbandes eingetroffen. Ich weiss nicht, ob Sie dieser Antrag des Bauernverbandes schon erreicht hat; er lautet, wie wir ihn erhalten haben, so: "Bei ungenügender Inlandproduktion kann der Bundesrat zur Deckung der Nachfrage und unter Berücksichtigung des inländischen Angebotes befristet zusätzlich steuerbefreite Importkontingente festlegen. Die Befreiung kann nur gewährt werden, wenn Absatz 2 und 3" - die sind gleich, wie sie der Nationalrat vorgeschlagen hat - "erfüllt sind." Das ist eine Formulierung, mit der wir eigentlich leben könnten. Aber damit Sie noch konkretisiert werden kann und damit man auch eine bessere Übersicht haben kann, ob die Kontingentierung oder die Abnahmepflicht besser sei, würde ich Ihnen beliebt machen, heute diese Differenz zu schaffen, so wie es der Kommissionspräsident angeregt hat. Dann können wir im Sinne der Diskussion, die stattgefunden hat, dieses Thema noch einmal vertiefen, denn ich spüre, dass auch in Ihrem Rat die Bereitschaft vorhanden ist, inländische Angebote zu berücksichtigen; ich habe niemanden gehört, der ausdrücklich wollte, dass wir Monopole für inländische Produkte schaffen. Das wäre in der Tat fatal, und das würde das ganze System aushebeln.

In diesem Sinne möchte ich beliebt machen, bei den Anträgen Ihrer Kommission zu bleiben, weil das eine Differenz zum Nationalrat wäre, die es uns erlauben würde, diese Frage noch einmal abzuklären.

---

**Präsident** (Bieri Peter, Präsident): Ich stelle der guten Ordnung halber fest, dass der Bundesrat im Moment an seinem ursprünglichen Antrag nicht festhält.

*Abstimmung - Vote*

Für den Antrag der Kommission .... 25 Stimmen

Für den Antrag Bonhôte .... 15 Stimmen

*Abs. 2bis - Al. 2bis*

---

**Stähelin** Philipp (C, TG): Die Revision beinhaltet in Artikel 20a auch die Behandlung von Treibstoffgemischen. Es rechtfertigt sich deshalb, hier in diesem Gesetz auch die Frage der Mindestbeimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen aufzugreifen. Ob Artikel 12b hierzu der richtige Artikel ist, kann dabei offen bleiben und gegebenenfalls redaktionell dann noch korrigiert werden. Ich habe ihn für meinen Antrag gewählt, weil er die Grundsätze zu den Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen regelt.

Worum geht es mir? In einer wachsenden Anzahl von Ländern - bei Grossproduzenten wie Brasilien oder den USA, aber insbesondere auch in der EU und dort vorab in unseren Nachbarländern Deutschland, Frankreich oder Österreich - wird vorgeschrieben, dass den üblichen Kraftstoffen Benzin und Diesel fossilen Ursprungs im Verkauf ein Anteil von Biotreibstoffen beigemischt werden muss. So muss in Deutschland ab 2007 Diesel mindestens 4,4 Prozent und Benzin mindestens 2 Prozent Kraftstoff aus nachwachsenden Ressourcen enthalten. Bis 2010, wir haben es heute bereits einmal von Herrn Büttiker gehört, soll die Gesamtquote mindestens auf 6 Prozent ansteigen. Seit geraumer Zeit verlangt nämlich eine EU-Richtlinie von den Mitgliedern eine Quote von 5,75 Prozent.

Die Schweiz verfügt bisher nicht über ein entsprechendes Instrument. In unseren Nachbarländern entstehen zurzeit vor allem aufgrund dieser Vorschrift zur Mindestbeimischung eine Reihe von Produktionsanlagen, und wir geraten zunehmend ins Hintertreffen. Dies wirkt sich nicht zuletzt auf unsere technologischen Fähigkeiten, aber auch auf unser Know-how in der Umsetzung und Vermarktung aus. Es wird sehr rasch kaum mehr möglich sein, in der Schweiz eine entsprechende Branche aufzubauen, wenn wir hier nicht nachziehen. Wir werden damit in einem weiteren Energiebereich auslandabhängig. Gehen wir im Übrigen den diskutierten Schritt in Richtung Agrarfreihandel mit der EU, dann werden wir in diesem Bereich nicht nur arg handicapiert sein, sondern es kann wohl kaum mehr von gleich langen Spiessen gesprochen werden.

Fasst man ernsthaft die Entwicklung zum Freihandel mit der EU ins Auge, so ist ein Instrumentarium der Mindestbeimischung zwingend vorzusehen und unverzüglich einzuführen, wenn wir im kommenden Wettbewerb nicht schlicht und einfach untergehen wollen. Mit meinem Postulat vom 3. Oktober 2006 zur Bioethanolproduktion in der Schweiz (06.3474) habe ich diese Problematik in Absatz 2 bereits angesprochen. Ich habe darauf hingewiesen, dass in der Bioethanolproduktion in der EU bereits ein eigentlicher Boom stattfindet und deshalb die Lage in der Schweiz im Hinblick auf die Möglichkeit eines Freihandelsabkommens im Agrarbereich, aber auch, um in unserem Land für unternehmerische Entscheide eine sichere Grundlage zu bieten, dringend zu klären ist. Der Bundesrat hat sich - Sie haben es möglicherweise gesehen - inzwischen bereiterklärt, dem Postulat zu folgen, aber - aus meiner Sicht: leider - erst nach Abschluss der parlamentarischen Beratungen zum Mineralölsteuergesetz seinen Bericht vorzulegen. Das Postulat ist deshalb für diese Session leider noch nicht traktandiert. Ich danke dem Bundesrat trotzdem schon heute für seinen Antrag auf Annahme des Postulates, bin aber der festen Überzeugung, dass wir in der Frage der Mindestbeimischung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen nicht länger zuwarten können.

Mein Antrag geht auf eine Kann-Bestimmung. Diese soll indessen nicht den Grundsatz der Mindestbeimischung relativieren, sondern dem Bundesrat bei der Festlegung die nötige Flexibilität geben, auf die Entwicklungen in der EU einzugehen und entsprechend den Regelungen der EU unsere Linie zu fahren. Es geht mir dabei um eine Förderung der Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen im Gleichschritt und - wie es das Herr Bundesrat beim vorletzten Absatz gesagt hat: im "klugen Mix" - ohne Handicap gegenüber unserem Nachbarn.

Ich bitte Sie um Unterstützung meines Antrages.

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Der Antrag lag der Kommission nicht vor. Prima vista hat er etwas Bestechendes an sich. Wenn ich aber die Begründung von Herrn Stähelin höre, in der er auf den Agrarfreihandel mit der EU Bezug nimmt und auf sein Postulat zur Förderung der Bioethanolproduktion in der Schweiz, meine ich allerdings, dass es eine dritte Massnahme zugunsten der Landwirtschaft ist. Ich habe nun wirklich alles Verständnis für die Landwirtschaft; man könnte sagen, dass ich als Innerrhoder von ihr lebe. Aber irgendwo hat es auch Grenzen. Das ist eine ökologische Vorlage und nicht eine Landwirtschaftsförderungsvorlage. Stellen Sie sich vor: Wir haben bereits zwei Massnahmen zur Förderung oder zum Schutz der inländischen Produktion. Wir haben einerseits die

Steuererleichterung und damit gekoppelt andererseits einen bestimmten Importschutz. Bei uns steht das in Artikel 12b Absatz 1bis. Eine dritte Massnahme aufzuladen scheint mir etwas viel zu sein.

Dazu kommt, dass von der Philosophie her zwei Dinge nicht zusammenpassen: Steuererleichterungen sind Anreizpolitiken. Zwangsmassnahmen sind damit schlecht zu vereinbaren, und eine Mindestbeimischungsdekretierung ist eine Zwangsmassnahme.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie bei der Fassung der Kommission bleiben und diesen Antrag ablehnen würden.

---

**Merz** Hans-Rudolf, Bundesrat: Eigentlich habe ich den Ausführungen von Herrn Schmid fast nichts mehr beizufügen, ausser: Wenn Sie das machen, auch wenn es eine Kann-Vorschrift ist, dann ist es halt doch ein Markteingriff, ein Markteingriff, der dann den Preiswettbewerb zwischen den konventionellen und den Biotreibstoffen ausschalten könnte. Es ist die Kumulation von drei Massnahmen, die dann eben das System zu übersteuern droht. Die Idee von Herrn Stähelin ist sicher sehr gut gemeint, ich bin aber nicht sicher, ob es klug ist, wenn wir sie hier legiferieren, umso mehr, als wir ja jetzt zunächst einmal mit einer Prozentzahl einfahren wollen. Wir wollen zudem auch die Entwicklung berücksichtigen, alle ein bis zwei Jahre soll das geschehen. Wir wollen die Dynamik mitverfolgen und nicht einfach noch eine weitere Bestimmung als Markteingriffsinstrument machen. Als Folge wäre, wenn wir in den Markt eingreifen würden, natürlich mit höheren Kosten zu rechnen, und das könnte dann die Treibstoffe zulasten der Konsumenten verteuern.

Deshalb würde ich im Zweifelsfall hier für die Ablehnung dieses Kommissionsantrags plädieren.

---

#### *Abstimmung - Vote*

Für den Antrag der Kommission .... 17 Stimmen

Für den Antrag Stähelin .... 17 Stimmen

**Präsident** (Bieri Peter, Präsident): Sie haben Verständnis dafür, dass ich als Agronom dem Antrag Stähelin zustimme.

*Mit Stichentscheid des Präsidenten*

*wird der Antrag Stähelin angenommen*

*Avec la voix prépondérante du président*

*la proposition Stähelin est adoptée*

*Abs. 3 - Al. 3*

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Zu Absatz 3 habe ich keine Bemerkungen. Es gibt hierzu einen Antrag Bonhôte, den Sie vorziehen möchten.

---

**Bonhôte** Pierre (S, NE): Le marché des biocarburants, et cela a été évoqué, est un marché en croissance très rapide qui présente un potentiel considérable et qui attise beaucoup d'appétit. Les pratiques qui règnent dans le domaine de la production de biocarburants sont souvent inacceptables du point de vue social, et cela doit être pris en compte.

L'article 12b alinéa 3 ne se réfère qu'aux conditions écologiques de la production. C'est naturellement indispensable, mais ce n'est pas suffisant. Nous ne devons pas remplacer le fléau environnemental du CO2 par un fléau social.

Dans certains pays, le développement des cultures énergétiques a des conséquences sociales qui sont catastrophiques. D'une part, le remplacement de la forêt par des cultures dédiées à la production énergétique, de la canne à sucre ou de la palme, engendre des déplacements de populations souvent réalisés sous la contrainte. A ces violations des droits de l'homme s'ajoute par ailleurs bien souvent la perte de ressources alimentaires pour les populations locales. D'autre part, les conditions de travail qui règnent dans les plantations, en particulier de canne à sucre, confinent souvent à l'esclavage.

Il n'est évidemment pas simple, et le représentant du Conseil fédéral l'a dit dans le débat d'entrée en matière, de mettre en place des standards en matière de qualité sociale de la production. Mais on y parvient de plus en plus, en particulier dans le domaine du bois où des labels s'imposent qui attestent d'une production conforme aux principes du développement durable. Je suis certain que dans le domaine des biocarburants, étant donné l'importance qu'ils prennent, de tels labels vont se développer qui permettront de faire nos acquisitions de biocarburants à l'étranger en toute connaissance de cause, aussi bien écologique que sociale.

C'est dans cette optique-là que je vous invite à accepter ma proposition.

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Auch dieser Antrag lag der Kommission nicht vor. Ich glaube aber, dass Herr Bundesrat Merz die Meinung des Bundesrates zu dieser ganzen Frage bereits beim Eintreten als Antwort auf ein Votum von Frau Sommaruga dargestellt hat.

Ich kann auch hier sagen, dass ich fast nichts beizufügen habe, nur etwas - nicht im Namen der Kommission, sondern in meinem eigenen Namen -: Wesentlich scheint mir bei dieser Formulierung der Bezugsrahmen zu sein. In welchem Bezugsrahmen muss die Produktionsbedingung "sozial annehmbar" sein; in unserem oder im dortigen lokalen Rahmen? Ich glaube, das ist eine Frage, die Sie, Herr Bonhôte, noch beantworten sollten. Die Situation in Brasilien ist, im Vergleich mit dem lokalen Rahmen, vielleicht annehmbar; bei uns wäre sie nicht annehmbar. Das sind nicht nur Spitzfindigkeiten, sondern das sind effektiv Fragen. Wenn es nicht um Sklavenverhältnisse geht, wie das Frau Sommaruga gesagt hat, wenn es nicht um so klare, krasse, digitale Ja-Nein-Fragen, Schwarz-Weiss-Felder geht, liegt es im Graubereich; alles, was im Graubereich ist, sind Fragen, die wir nicht nach unseren Standards beurteilen dürfen. Die Leute sind zum Teil froh, wenn sie arbeiten, wenn sie entsprechende produktive Handlungen durchführen können.

Das wäre mein Vorbehalt gegenüber diesem Antrag, den ich aber nicht bekämpfe.

---

**Marty** Dick (RL, TI): Hier soir, la Télévision suisse romande a diffusé un reportage sur les plantations de canne à sucre en République dominicaine: c'est de l'esclavage pur et simple. Les ouvriers sont payés 1,25 dollar pour chaque tonne de canne à sucre coupée. Un très bon ouvrier réussit à couper une tonne par jour, cela signifie donc qu'il a un revenu de 1,25 dollar par jour. Les ouvriers ne peuvent pas quitter leur place de travail. Ils ne peuvent pas démissionner. Ils sont considérés comme propriété de la société. La production est entièrement absorbée par les Etats-Unis, et la chose a créé maintenant un tel scandale qu'une commission du Congrès américain va se rendre sur place.

Si vous n'adoptez pas la disposition proposée par Monsieur Bonhôte, nous n'aurons aucun moyen juridique pour interdire une telle importation. Alors, je vous le demande: est-il juste de prévoir un bilan écologique? Je réponds oui, c'est nécessaire. Mais peut-on se limiter à un bilan écologique et ignorer totalement les conditions dans lesquelles travaillent des êtres humains? Alors oui à l'écologie, mais aussi oui à la protection des êtres humains.

---

**Bonhôte** Pierre (S, NE): Je vais tenter de répondre à la question posée par le président de la commission. En premier lieu, ma proposition s'adresse aux cas que Monsieur Marty vient de décrire, mieux que je n'aurais pu le faire avec des chiffres à l'appui. Donc je pars du principe que la production de biocarburants en Suisse et probablement dans l'ensemble de l'Union européenne répond à des standards sociaux qui sont suffisants pour que nous puissions utiliser ou importer ces biocarburants sans arrière-pensée.

A part cela, il est vrai que le monde n'est pas fait que de noir et de blanc, mais qu'il y a aussi du gris, et que les conditions que Monsieur Marty vient de décrire appartiennent certainement à la face noire de cette production. Je souhaite que ne profitons pas de cette face noire et que nous n'utilisions pas cette production en l'important. Par ailleurs, il y a les bonnes conditions de production que j'ai évoquées: j'estime qu'elles règnent en Suisse et vraisemblablement dans l'ensemble de l'Union européenne. Entre les deux, il y aura évidemment un certain nombre de pesées d'intérêts à effectuer pour savoir si une production est acceptable ou non.

Il en va de même dans le cadre du bilan écologique: il y a des productions qui sont écologiquement irréprochables et d'autres qui sont écologiquement inacceptables; entre les deux, il y a une zone grise dans laquelle il faut trancher. La problématique est la même tant du point de vue social que du point de vue écologique, et je crois que si nous avons admis que l'on pouvait faire un bilan écologique de la production, on doit aussi admettre que l'on peut en faire un bilan social.

---

**Merz** Hans-Rudolf, Bundesrat: Ich möchte Sie bitten, von diesem Antrag Abstand zu nehmen. Er würde das ganze System ad absurdum führen. Wir können doch nicht hingehen und in solchen Ländern die Lohnbedingungen, Anstellungsbedingungen und sozialen Bedingungen untersuchen, dies besonders in Ländern, die eben agrarexportorientiert sind, die als Entwicklungsländer dank vorteilhaften natürlichen Bedingungen in der Lage sind, solche Produkte zu etablieren, und damit eine Chance haben, sich zu diversifizieren.

Es ist oft so, dass gewisse Produkte auch im Bereich der Nahrungsmittelherstellung anfallen. Es sind eben nicht nur Zuckerrübe und Zuckerrohr; man kann Bioethanol aus vielen andern Produkten gewinnen. Man kann es aus Hirse, aus Zuckerrohr, aus Getreide, aus Kartoffeln, aus Mais, aus Soja, aus Gras, aus Holz, aus Stroh usw. gewinnen. Das ist eine ganze Palette. Wenn wir hingehen würden und Sozialbedingungen abchecken müssten - eine weitere Bedingung -, wären wir limitiert. Wir wären in unseren Möglichkeiten wahrscheinlich derart eingeschränkt, dass wir das System als solches nicht mehr vernünftig handhaben könnten.

Wir glauben, dass die ökologischen Bedingungen nachvollziehbar sind. Das kann man anhand der Produkte. Aber bei den sozialen Bedingungen ist das sehr viel schwieriger. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das langfristige Potenzial der Biotreibstoffe in der Schweiz bei ganz wenigen Prozenten liegt. Wenn wir nicht von Anfang an export- und agrarorientierten Entwicklungsländern eine Chance geben, werden wir mit einheimischen Produkten gar nie zu unseren Zielen kommen.  
Ich bitte Sie also, diesen Antrag abzulehnen.

---

#### *Abstimmung - Vote*

Für den Antrag Bonhôte .... 18 Stimmen

Für den Antrag der Kommission .... 17 Stimmen

#### *Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

#### **Art. 12c; 20a; 35 Abs. 1; 41; Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Art. 12c; 20a; 35 al. 1; 41; ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

#### *Angenommen - Adopté*

#### **Ziff. III**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### *Antrag Stähelin*

Streichen

#### **Ch. III**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

#### *Proposition Stähelin*

Biffer

---

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI), für die Kommission: Im Rahmen von Ziffer III geht es um die Befristung der neuen Artikel 12a, 12b und 12c, 20a sowie Anhang 1a auf eine Dauer von zwölf Jahren. In der Kommission ist die Frage gestellt worden, ob diese Befristung an sich und ob auch die Dauer sinnvoll sei. Die Diskussion drehte sich um die Frage des Investitionsschutzes, darum, ob es nicht notwendig sei, diese Befristung etwas auszudehnen. Herr Bundesrat Merz hat in der Kommission dargelegt, dass aufgrund der Erfahrungen, welche bereits im Rahmen von Pilotprojekten gemacht worden seien, davon ausgegangen werden könne, dass eine Frist von zehn Jahren oder schon weniger an sich genüge, bis feststehe, ob ein Projekt, eine solche Veranstaltung erfolgreich durchgeführt werden könne oder nicht. Deshalb ist uns diese Frist als sinnvoll dargestellt worden. Dazu kommt, dass vor Ablauf der Frist die Frage gestellt werden muss, ob sie verlängert werden kann oder nicht.

Die Grundfrage, ob man das überhaupt begrenzen will oder nicht, müssen Sie in diesem Zusammenhang natürlich auch bearbeiten und behandeln. Herr Stähelin gibt uns Gelegenheit, uns dazu unsere Gedanken zu machen. Aus Sicht der Kommission ist diese Vorlage eine Anschubvorlage. Eine Anschubvorlage ist in dieser Hinsicht immer zeitlich zu befristen, entweder indem man einen Absenkungspfad der entsprechenden Unterstützungsmassnahmen bereits im Gesetz vorsieht. Dann kann man das Gesetz unbeschränkt konzipieren. Oder man konzipiert selbst die Dauer der Gesetzesbestimmung, damit solche Anschubmassnahmen eines Tages ein Ende finden. Diese Konzeption hier folgt der Vorstellung, dass das Gesetz als solches bestimmte Anschubartikel in der Zeit beschränken wolle. Sie haben hier zu wählen.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, Ziffer III in der Fassung des Bundesrates und des Nationalrates anzunehmen.

---

**Stähelin** Philipp (C, TG): Der Bundesrat will gemäss seiner Botschaft die Steuerbefreiung von Treibstoffen aus erneuerbaren Rohstoffen zeitlich befristen, damit die Wirkung der Massnahmen vor Ablauf der Frist evaluiert und diese allenfalls als Änderungen beschlossen werden können. So steht das in der Botschaft: Es sollen Änderungen beschlossen werden, es gibt eine Evaluation, und das vor der zeitlichen Befristung. Die Absicht der Evaluation und allenfalls der Antragstellung auf Änderungen ist durchaus zu begrüssen. Die Änderungen, wenn es um Änderungen geht, wären dann Änderungen des formellen Gesetzes, das ist vielleicht hier noch beizufügen, das wären dann Gesetzesänderungen. Diese Evaluation kann der Bundesrat alleweil anordnen, und er kann auch ohne weiteres, ohne diese Übergangsbestimmung, Gesetzesänderungen vorschlagen.

Ich habe überhaupt nichts dagegen - unter Bezugnahme auf den Herrn Kommissionspräsidenten -, wenn allenfalls eine Bestimmung in das Gesetz hinein genommen wird, wonach der Bundesrat innert einer gewissen Frist eine Evaluation vorzulegen hätte. Die Übergangsbestimmung zum reinen Zweck der Evaluation ist überflüssig, bewirkt aber etwas anderes: Sie wird jeden ernsthaften Investoren daran hindern, das Risiko einer ins Gewicht fallenden Produktion von Biotreibstoffen - davon reden wir - einzugehen. Die Investition für eine Anlage grösseren Ausmasses beträgt rasch einmal mehrere Dutzend Millionen Franken - die bisherigen Pilotanlagen, die Pilotprojekte in der Schweiz stellen hier natürlich keinen Massstab dar, da geht es ja bekanntlich nur um die 5000 Tonnen.

Ich habe zwar noch keine Interessenlage zu deklarieren, habe mich aber im Rahmen verschiedener Möglichkeiten auch im Ausland ins Bild setzen können, und dort spricht man dann von dreistelligen Investitionssummen - dreistellig. Solche Investitionen sind zu amortisieren, und dazu braucht es erhebliche Zeit. Ein Projekt ist sodann wohl kaum vom Tage des Inkrafttretens dieser Revision an baubereit, und bis eine solche Anlage produziert, vergeht weitere Zeit. Von den nun vorgesehenen zwölf Jahren Gültigkeit der neuen Vorschriften sind also noch zwei bis drei Jahre zu streichen; dann verbleiben vielleicht noch neun bis zehn Jahre, und dies genügt nun für die Abschreibung einer grösseren Anlage eindeutig nicht.

Übrigens sind auch spätere Projektüberlegungen und ein späterer Ausbau, spätere Investitionen schon gar nicht mehr machbar, wenn dann noch einige wenige - vielleicht zwei, drei, vier - Jahre für die Abschreibung verbleiben. Dass sich die kurze Abschreibungsdauer ganz erheblich auf die Preise der Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen auswirken wird, ist in dieser Situation offensichtlich. Will man dies? Selbst die Fremdfinanzierungsbedingungen dürften sich bei dieser Einschränkung erheblich verschlechtern.

Nur am Rande erwähne ich, dass das Wörtchen "längstens" im Text zumindest zusätzliche Unsicherheiten schafft. Soll es einen Sinn haben und nicht nur ein Füller sein, dann geht es ja wohl dahin, dem Bundesrat eine Vollzugskompetenz zu gewähren, "längstens" - und wem denn sonst, wenn nicht dem Bundesrat? Der Bundesrat kann also noch unter diese zwölf Jahre Gültigkeit gehen, wenn ich das richtig verstehe - sonst braucht es dieses Wörtchen kaum -, und offenbar die Frist noch verkürzen. Das darf so nicht sein. Bei einer solch unsicheren Ausgangslage wird sich kaum jemand finden, der hier unternehmerische Verantwortung übernehmen kann. Ich bitte Sie, die für die Absicht des Bundesrates - die Evaluierung - unnötige Übergangsbestimmung, die aber erhebliche Folgen zeitigen kann, zu streichen.

---

**David** Eugen (C, SG): Wir haben ja jetzt hier faktisch eine neue Subventionierung eingeführt, und zwar eine Agrar- und Industriesubventionierung. Es ist leider wahrscheinlich dann nicht so, dass der Bundesrat die Gesetze einfach ändern kann; das ist ein altbekanntes Phänomen. Wenn man einmal eine Subventionierung eingeführt hat, kann man diese Subventionierung nicht ohne Gegenleistung wieder abschaffen; das wissen wir aus ziemlich langer Erfahrung. Daher finde ich es richtig, wenn man den Subventionsempfängern, die in diesem Bereich aktiv werden, von Anfang an sagt: Schaut, es ist - wie es Kollege Schmid gesagt hat - ein Impuls, aber es nimmt ein Ende. Es werden vor allem keine Rechtsansprüche eingeräumt, sodass man alles, was an der Industrie verändert wird, abgelten würde. Ich möchte also davor warnen, diesen Schritt zu tun. Wir haben ja jetzt schon solche Industrien, die wir eigentlich eher in die Gegenrichtung bewegen möchten, damit sie sich marktkonform finanzieren und marktkonform tätig sind. Der Aufbau solcher Strukturen für unbeschränkte Zeit ist nach meiner Meinung nicht der richtige Weg. Ich bin für eine Impulsfinanzierung, aber nicht für eine dauerhaft subventionierte Industrie in diesem Sektor. Ich bitte daher, bei Ziffer III dem Bundesrat zu folgen.

---

**Merz** Hans-Rudolf, Bundesrat: Ich glaube, die beiden wesentlichen Aspekte sind genannt worden, nämlich auf der einen Seite das Vermitteln von Garantien für Investoren, die den Mut haben, jetzt in diese Bereiche einzusteigen, und auf der anderen Seite die Gefahr, dass solche Investitionen früher oder später eben in Subventionen verwandelt werden. Das ursprüngliche Projekt des Bundesrates sah ja vor, dass man hier gewissermassen Marktfreiheit hat - und auch bezüglich der Produkte, auch der importierten Produkte. Jetzt wird das Gesetz in dem Sinne angepasst, dass auf der einen Seite die inländischen Hersteller eine gute Chance bekommen; damit steigt eben auch die Wahrscheinlichkeit von Investitionen an. Auf der anderen Seite muss aber trotzdem ein gewisser Preis und Marktdruck aus dem Ausland da sein, schon aus quantitativen Gründen, um zu verhindern, dass wir hier neue

Subventionstatbestände schaffen. Es scheint uns, dass eine Grössenordnung zwischen zehn und fünfzehn Jahren für solche Investitionen vertretbar ist und dass wir deshalb hier durchaus von einer Anschubfinanzierung sprechen können, auch dann noch, wenn wir von zwölf Jahren sprechen.  
Deshalb ersuche ich Sie, der Kommission zu folgen.

---

*Abstimmung - Vote*

Für den Antrag der Kommission .... 25 Stimmen

Für den Antrag Stähelin .... 16 Stimmen

**Ziff. IV**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. IV**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen - Adopté*

*Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes .... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(5 Enthaltungen)

*Abschreibung - Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses  
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer l'intervention parlementaire  
selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen - Adopté*

*Schluss der Sitzung um 20.45 Uhr*

*La séance est levée à 20 h 45*