



26.06.2024

Erläuternder Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂- Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Grundzüge der Vorlage	4
2.1	Inlandanteil und sektorische Richtwerte	4
2.2	Massnahmen im Gebäudebereich	4
2.3	Massnahmen im Strassenverkehr	5
2.4	Massnahmen im Luftverkehr	9
2.5	Massnahmen im Industriesektor	10
2.6	Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken	13
2.7	Anpassung an den Klimawandel (Förderung)	13
2.8	Aus- und Weiterbildung und Information (Förderung)	13
3	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	15
4	Auswirkungen	77
4.1	Auswirkungen auf den Bund	77
4.2	Auswirkungen auf die Kantone und die Gemeinden	77
4.3	Auswirkungen auf die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft	77
5	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	80

1 Einleitung

Nach der Ablehnung der Totalrevision des CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 fehlten der Schweiz die rechtlichen Grundlagen, um die mit dem Übereinkommen von Paris eingegangenen internationalen Verpflichtung zum Klimaschutz einzuhalten. Die vom Parlament bis Ende 2024 verlängerten Ziele und Massnahmen mussten rechtzeitig abgelöst werden. Der Bundesrat hat dem Parlament deshalb am 16. September 2022 die Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 unterbreitet.¹ Die vorgeschlagene Gesetzesrevision regelt Ziele und Massnahmen bis 2030 und soll die vom Parlament in der Wintersession 2021 beschlossene Verlängerung rechtzeitig auf 2025 ablösen. Die Gesetzesrevision wurde am 15. März 2024 vom Parlament verabschiedet.²

Die vorliegende Revision der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012³ präzisiert die mit dem Gesetz beschlossenen Massnahmen und entwickelt bestehende Instrumente punktuell weiter. Die Revision betrifft den Verkehrsbereich (inkl. internationale Luftfahrt), die Industrie, den Gebäudesektor und den Finanzmarkt. Ebenso enthält die Vorlage Bestimmungen zu Förderungen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel und die Aus- und Weiterbildung und Information im Zusammenhang mit dem Klimawandel.

Neben Änderungen der CO₂-Verordnung enthält die Vorlage Anpassungen der Verordnung vom 9. Juni 2017⁴ über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (VGWR) und der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV) vom 20. November 1996⁵. Ebenfalls werden mit der Vorlage Änderungen an Bestimmungen der Verordnung vom 11. November 2009⁶ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) vorgenommen, welche sich aktuell selber in einem Revisionsverfahren befindet.

Zur Verhinderung von Widersprüchen mit dem übergeordneten Recht und zur Verhinderung von Regulierungslücken werden gewisse Bestimmungen dieser Vorlage rückwirkend auf den 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt. Dies betrifft insbesondere Bestimmungen zu den Emissionszielwerten von Fahrzeugen, zur Verminderungsverpflichtung, zum Emissionshandelssystem (EHS), zur Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und zu den Rückverteilungs- und Rückerstattungsmodalitäten der CO₂-Abgabe. In diesen Bereichen sind die bestehenden Bestimmungen entweder auf Ende 2024 befristet und/oder der Vollzug bedingt jährlich gleichbleibende Regulierungen.

¹ BBI 2022 2651

² 22.061 CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Revision

³ SR 641.711

⁴ SR 431.841

⁵ SR 641.611

⁶ SR 745.16. Die Totalrevision der ARPV befand sich 2023 in Vernehmlassung und soll per 1. Januar 2025 in Kraft treten. Die Unterlagen zur Vernehmlassung finden sich unter www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2023 > UVEK.

2 Grundzüge der Vorlage

Im Folgenden werden die wichtigsten Grundzüge der Vorlage dargelegt und die einzelnen Instrumente eingeführt.

2.1 Inlandanteil und sektorielle Richtwerte

Die Verminderungen zur Erreichung der Reduktionsziele gemäss Artikel 3 Absatz 1 CO₂-Gesetz sollen zu mindestens zwei Dritteln in der Schweiz erfolgen („Inlandanteil“). Der Rest muss mit Massnahmen im Ausland erbracht werden. Der Inlandanteil wird dabei jeweils mit Bezug auf das Basisjahr 1990 errechnet. Er ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen den effektiv im Inland erzielten Verminderungen und dem zur Zielerreichung notwendigen Zielwert.⁷ Der Sektor LULUCF (Land Use, Land-Use Change and Forestry, Englisch für Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) wird bei der Berechnung des Inlandanteils nicht berücksichtigt.

Der Inlandanteil bemisst sich an den effektiv in den einzelnen Sektoren zu erzielenden Verminderungen gemäss den festgelegten Richtwerten für die Sektoren Gebäude, Verkehr, Industrie und Übrige⁸ für das Jahr 2030 gegenüber 1990. Die nachfolgende Tabelle fasst die Richtwerte zusammen. Sie zeigt zudem zur Einordnung auch die Sektorziele für die Jahre 2040 und 2050 gemäss dem Klima- und Innovationsgesetz vom 30. September 2022⁹ (KIG).

	Stand 2022	Richtwert 2030	Richtwert 2040 gemäss KIG	Richtwert 2050 gemäss KIG
Gebäude	-44%	-50%	-82%	-100%
Verkehr	-8%	-25%	-57%	-100%
Industrie	-27%	-35%	-50%	-90%
Übrige	-13%	-25%	n.a.	n.a.

Tabelle 1: Richtwerte für 2030 für die einzelnen Sektoren im Vergleich zu früheren Richtwerten und den zukünftigen Richtwerten im KIG.

2.2 Massnahmen im Gebäudebereich

Die Revision des CO₂-Gesetzes sieht im Gebäudebereich Präzisierungen bestehender Instrumente des Eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregister (GWR) und dem Gebäudeprogramm vor. Daneben enthält das CO₂-Gesetz die Grundlage für zwei neue Fördergefässe, eines für die indirekte Nutzung hydrothermalen Ressourcen und eines für räumliche Energieplanungen.

2.2.1 Angaben bei Neubauten und dem Wärmeerzeugersersatz für das GWR

Basierend auf Artikel 9 CO₂-Gesetz wird vorliegend definiert, welche Angaben beim Heizungsersatz und bei Neubauten ins GWR eingetragen werden müssen. Damit die Kantone genügend Angaben über den Stand der in Gebäuden installierten Heizungen haben, verpflichtet sie Artikel 9 Absatz 4 des CO₂-Gesetzes zudem, bei einem Heizungsersatz eine Meldepflicht vorzusehen. Ob eine solche über ein einfaches Bewilligungs- oder Meldeverfahren umgesetzt wird, muss in kantonalem Recht präzisiert werden. Auch eine Meldepflicht für Feuerungskontrolleure kann die Datenqualität der klimarelevanten GWR-Daten erheblich erhöhen. Die Einträge ins GWR dienen den Kantonen sowie den Gemeinden zur Überprüfung ihrer eigenen Klimaziele. Weiter führen sie zu einer aktuelleren Datengrundlage für die Berichterstattung gemäss Artikel 16 der CO₂-Verordnung, für die kommunale Energieplanung und für

⁷ Der Inlandanteil im Jahr 2030 wird gemäss folgender Formel berechnet: $[Emissionen_{1990} - Inlandemissionen_{2030}] / [Emissionen_{1990} - Zielwert_{2030}]$. Der Zielwert entspricht dabei 50 Prozent der Emissionen des Jahres 1990. Für die Berechnung des Inlandanteils bei der durchschnittlichen Reduktion 2021-2030 kommt sinngemäss dieselbe Formel zur Anwendung.

⁸ Der Sektor Übrige umfasst die Landwirtschaft, den Sektor Abfall (ohne Kehrrechtverbrennung) sowie die Emissionen synthetischer Gase.

⁹ SR 814.310

die Ausgestaltung der Energie- und Klimapolitik auf kantonaler und nationaler Ebene. Der Aufwand für Kantone und Gemeinden wird minimiert, indem der bereits bestehende Meldeprozess genutzt und die digitalen Nachführungsmöglichkeiten laufend verbessert werden.

2.2.2 Gebäudeprogramm

Die Revision des CO₂-Gesetzes beinhaltet keine inhaltlichen Anpassungen beim Gebäudeprogramm. Mit der Revision der CO₂-Verordnung vorgesehen ist in Artikel 104a jedoch die Einführung eines Mindestbeitrags bei der Bestimmung des Ergänzungsbeitrags. Dies erfolgt in Absprache mit dem Vorstand der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren. Der Mindestbetrag sorgt für eine zwischen den Kantonen und den Jahren ausgeglichene Beteiligung des Bundes an den kantonalen Gebäudeprogrammen und erhöht damit die Planungssicherheit bei den Kantonen.

2.2.3 Förderung der indirekten Nutzung der Geothermie

Die Unterstützung für die direkte Nutzung der Geothermie zur Wärmebereitstellung wird fortgeführt (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO₂-Gesetzes). Zudem steht bis 2030 ein neues Instrument zur Verfügung, das die indirekte Nutzung geothermischer Ressourcen ermöglicht, wenn sich die geplante direkte Nutzung nach der Explorationsbohrung als nicht möglich erweist. Gemäss Artikel 34a Absatz 1 des CO₂-Gesetzes wird das Instrument über die Zweckbindung der CO₂-Abgabe finanziert.¹⁰ Dieses Instrument bezieht sich ausschliesslich auf hydrothermale Ressourcen (Anh. 1.4 Ziff. 2 der Energieförderungsverordnung vom 1. November 2017¹¹ [EnFV]), die im Rahmen eines nach Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe a des CO₂-Gesetzes geförderten Projekts zur direkten Nutzung ausgewählt, entdeckt und charakterisiert wurden, bei denen die angestrebten Eigenschaften – insbesondere im Hinblick auf die Temperatur – aber nicht gegeben sind. Damit diese entdeckten erneuerbaren Ressourcen unter Einsatz einer oder mehrerer Wärmepumpen dennoch in Wert gesetzt werden können und die bereits investierten Fördergelder nicht abgeschrieben werden müssen, kann für die zweite Bohrung, die für die Schliessung des geothermischen Kreislaufs benötigt wird, eine finanzielle Unterstützung beantragt werden. Diese deckt 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten, welche in Anhang 12a im Detail aufgeführt sind. Investitionen in die benötigte Oberflächeninfrastruktur – wozu auch Wärmepumpen gehören – sind nicht anrechenbar. Dank dieser neuen Unterstützung für die Erschliessung können Ressourcen, die sich nicht für eine direkte Nutzung eignen, zumindest für die Wärmebereitstellung genutzt werden.

2.2.4 Förderung Räumliche Energieplanung

Die Revision des CO₂-Gesetzes führt auf, dass der Bund eine Förderung für die kommunale und überkommunale räumliche Energieplanung vorsehen kann. Aufgrund der Sachlage (bestehende Förderung Kantone, eingeschränkte finanzielle Mittel und kurze Laufzeit) wird auf eine Bundesförderung von räumlichen Energieplanungen verzichtet. Die räumliche Energieplanung ist weiterhin eine wertvolle Grundlage für Gemeinden und Regionen, und der Verzicht auf eine Förderung stellt den Wert der räumlichen Energieplanung nicht in Frage.

2.3 Massnahmen im Strassenverkehr

Im Verkehrssektor werden die bestehenden Instrumente im CO₂-Gesetz – die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die Emissionszielwerte für Fahrzeuge – weiterentwickelt. Hinzu kommen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zwei Fördergefässe für Nachtzüge und elektrische Antriebe sowie der teilweise, schrittweise Abbau der Mineralölsteuerrückerstattung.

Ebenfalls wird mit der Ordnungsrevision flächendeckend von «erneuerbaren» statt «biogenen» Brenn- und Treibstoffen gesprochen. Wie bis anhin fallen darunter auch erneuerbare synthetische Brenn- und Treibstoffe. Dies entspricht der Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten auf Gesetzesstufe.

¹⁰ Vgl. auch BBI 2022 2654

¹¹ SR 730.03

2.3.1 Kompensationsinstrument und Bescheinigungen

Die Kompensationspflicht für Hersteller und Importeure fossiler Treibstoffe wird weitergeführt. Diese sind verpflichtet, einen Teil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr mit Klimaschutzprojekten oder -programmen im In- und Ausland zu kompensieren. Die Erfüllung der Kompensationspflicht wird über die Abgabe von nationalen und internationalen Bescheinigungen erreicht.

Der Anteil der Emissionen, der im Inland kompensiert werden muss, beträgt für die Jahre 2025-2030 jeweils 12 Prozent. Gesamthaft sind im Jahr 2025 25 Prozent, im Jahr 2026 30 Prozent, im Jahr 2027 35 Prozent, im Jahr 2028 40 Prozent, im Jahr 2029 45 Prozent und im Jahr 2030 50 Prozent der Emissionen zu kompensieren. Diese Werte wurden nach Anhörung der Branche festgelegt.

Internationale Entwicklungen unter dem Übereinkommen von Paris bedingen eine Verordnungsänderung für Kompensationsprojekte im Ausland. Die Operationalisierung des plurilateralen Mechanismus unter Artikel 6 Absatz 4 (6.4 Mechanismus) des Übereinkommens von Paris schreitet mit der Arbeit des Supervisory Body kontinuierlich voran¹², auch wenn auf der Klimakonferenz COP28 in Dubai noch keine weiteren Entscheide gefallen sind. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) bereitet den Rahmen für die Anerkennung von registrierten und ausgestellten Einheiten unter dem 6.4 Mechanismus als internationale Bescheinigungen. Bis heute hat noch kein Projekt den Registrierungs- und Ausstellungszyklus des 6.4 Mechanismus vollständig durchlaufen und gewisse Anforderungskriterien sind noch nicht abschliessend geklärt. Gleichzeitig soll bereits jetzt mit dieser Verordnungsänderung gezeigt werden, dass Einheiten unter dem 6.4 Mechanismus unter Berücksichtigung definierter Qualitäts- und Ausschlusskriterien als internationale Bescheinigungen anrechenbar sein werden.

Auch für bilaterale und plurilaterale Zusammenarbeit unter Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens von Paris haben die Entscheide der Klimakonferenzen COP26 in Glasgow¹³ und COP27 in Sharm El Sheikh¹⁴ die plurilateralen Regeln zum Prozess sowie die Rechte und Pflichten von Staaten präzisiert. Dies ermöglicht es, flexiblere Kooperationsformen als die bestehenden völkerrechtlichen Vereinbarungen¹⁵ mit Partnerstaaten fallspezifisch zu prüfen. Inhaltlich bleiben alle Kernelemente für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den geltenden hohen Qualitätsstandards bestehen. Die bilaterale und plurilaterale Zusammenarbeit der Schweiz unter Artikel 6 Absatz 2 muss Investitionssicherheit bieten und alle Anforderungen zur Vermeidung der Doppelzählung und Einhaltung der Berichterstattungspflichten unter UNFCCC vollständig gewähren.

Im Anhang 3a, welcher die Berechnungsmethode von Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen festlegt, wird vorliegend ein Absenkpfad eingeführt, welcher die fortschreitende Entwicklung auf dem Komfortwärmemarkt hin zu CO₂-armen Wärmequellen widerspiegelt.

Schliesslich werden die Anforderungen an die Speicherung von Kohlenstoff in einem gemeinsamen Anhang für alle Instrumente der Verordnung zusammengefasst.

2.3.2 Emissionszielwerte für Fahrzeuge

Das revidierte CO₂-Gesetz zielt darauf ab, dass die Fahrzeugimporteure effizientere Neuwagen sowie mehr Elektrofahrzeuge zum Verkehr zulassen. Für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper legt das CO₂-Gesetz ab 2025 konkrete, weiterführende CO₂-Zielwerte in Gramm pro Kilometer fest. Diese entsprechen den in der EU ab 2025 bzw. ab 2030 geltenden Werten. Für schwere Fahrzeuge werden per 2025 neu CO₂-Zielwerte in Form einer prozentualen Reduktion gegenüber den

¹² [Article 6.4 Supervisory Body | UNFCCC](#)

¹³ Decision 2/CMA.3, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 October to 12 November 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

¹⁴ Decision 6/CMA.4, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 November 2022 \(unfccc.int\)](#)

¹⁵ [Bilaterale Vereinbarungen Klima \(admin.ch\)](#)

Ausgangswerten gemäss der EU-Regelung eingeführt (Verordnung (EU) 2019/1242¹⁶ bzw. Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission¹⁷).

Die Importeure von Fahrzeugen erhalten jährlich eine individuelle Zielvorgabe, die sich vom Zielwert gemäss CO₂-Gesetz und den Eigenschaften ihrer zugelassenen Fahrzeuge ableitet. Hält die Neuwagenflotte bzw. das Fahrzeug eines Importeurs die Zielvorgabe nicht ein, so wird für jedes Fahrzeug eine von der Überschreitung abhängige Ersatzleistung (die sog. CO₂-Sanktion) fällig. Zentrales Element der CO₂-Verordnung sind die Vorgaben zur Bestimmung der massgebenden CO₂-Emissionen sowie zur Berechnung der individuellen Zielvorgabe. Die Berechnungsformel der individuellen Zielvorgabe enthält das Gewicht als Individualisierungsparameter; dies verteilt einerseits die Last der Zielerreichung auf unterschiedlich geartete Fahrzeuge und Flotten, andererseits spiegelt das Gewicht den Nutzen (Transportkapazität) der Fahrzeuge wider. Bei der Beratung des CO₂-Gesetzes wurde die Berücksichtigung des Gewichts für die Berechnung der Zielvorgabe, insbesondere betreffend die Personenwagen, kritisch diskutiert und letztlich aus der Aufzählung in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a des CO₂-Gesetzes gestrichen. Ausgangspunkt der Diskussion war die erleichternde Wirkung der gewichtsbasierten Berechnung, welche Anreize für die Zulassung laufend schwererer Fahrzeuge setzte. Dies wurde auch von der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) in ihrer Evaluation zur Wirksamkeit der CO₂-Emissionsvorschriften kritisiert und es wurden Anpassungen bei der Berücksichtigung des Gewichts empfohlen¹⁸. Es war zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt, dass die EU den Faktor für die Gewichtsabhängigkeit aktualisieren und so ab 2025 für Personenwagen einen negativen Wert, also einen faktischen Gewichts-Malus, festlegen würde¹⁹ und so den gesetzgeberischen Willen bereits umsetzt. Der negative Steigungswert für Personenwagen ist dabei auf die steigenden Anteile von elektrischen Fahrzeugen zurückzuführen. In der Folge wurden für die CO₂-Verordnung mögliche Varianten im Detail studiert. Dabei zeigte sich, dass über die Standfläche (die Fläche des Grundrisses eines Fahrzeugs) und das Gewicht hinaus kaum plausible Nutzenparameter bestehen. Die Standfläche ist konzeptionell nicht intuitiver als das Gewicht und hat bedeutende Nachteile, indem sie nur einen schwachen Zusammenhang zu den CO₂-Emissionen aufweist. Damit leistet sie keine echte Individualisierung und ist im Vollzug nicht durchwegs in den gängigen Systemen verfügbar. Angesichts der Debatte zum Gesetz respektiert das Beibehalten des Gewichts-faktors den Wortlaut des Gesetzestexts sowie – aus Sicht des Bundesrats – auch den Willen des Gesetzgebers sowie die Empfehlungen der EFK betreffend der Ausgestaltung der Zielvorgabe.

Die vorliegende Revision regelt verschiedene neue Aspekte. Der Geltungsbereich soll neu alle Lieferwagen und leichten Sattelschlepper bis 3'500 kg Gesamtgewicht umfassen, auch die bisher ausgeschlossenen über 2'585 kg Leergewicht. Den CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge sind als schwere Fahrzeuge neu Lastwagen und Sattelschlepper gemäss der geltenden Regelung in der Verordnung (EU) 2019/1242²⁰ unterstellt. Bei den schweren Fahrzeugen liegt zudem ein Schwerpunkt auf der Definition und der Ermittlung der erforderlichen Emissionsdaten, welche im Rahmen der europäischen Typengenehmigung mit der sogenannten VECTO-Simulationssoftware (vehicle energy

¹⁶ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates. ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202.

¹⁷ Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission vom 10. Mai 2021 über die Veröffentlichung einer Liste mit bestimmten CO₂-Emissionswerten je Hersteller sowie der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeugen und der Bezugswerte für CO₂-Emissionen gemäss der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Berichtszeitraum des Jahres 2019. ABl. L 167 vom 12.5.2021, S. 47.

¹⁸ Evaluation der Wirksamkeit der CO₂-Sanktionen für neue Personen- und Lieferwagen - Bundesamt für Energie. EFK (2023). Verfügbar unter: www.efk.admin.ch > Publikationen > Berichte > EFK-21307.

¹⁹ Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1623 der Kommission vom 3. August 2023 zur Festlegung der Werte für die Leistung von Herstellern und Emissionsgemeinschaften von Herstellern neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge für das Kalenderjahr 2021 sowie der Werte, die gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ab 2025 zu verwenden sind, und zur Berichtigung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/2087. ABl. L 200 vom 10.8.2023, S. 5.

²⁰ siehe Fussnote 16.

consumption calculation tool) ermittelt werden²¹. Bezüglich der Unterstellung der schweren Fahrzeuge ist zu beachten, dass die Bestimmungen der CO₂-Verordnung, die generell für alle Fahrzeugarten gelten, neu auch auf schwere Fahrzeuge zutreffen, ohne dass dies eine Änderung der jeweiligen Bestimmung zur Folge hätte. Zu erwähnen sind insbesondere die Definition des erstmaligen Inverkehrsetzens (Occasionsfahrzeuge bis zu höchstens einem Jahr zwischen ausländischer Erstzulassung und Verzollung in der Schweiz sind unterstellt mit Berücksichtigung der Fahrleistung ab 6 Monaten), die Erfassung bzw. Anmeldung als Grossimporteur bzw. Emissionsgemeinschaft durch das BFE sowie die Möglichkeit der Fahrzeugabtretung zwischen Importeuren. Eine neue Ausnahme vom Geltungsbereich wird geschaffen für Fahrzeuge mit Armeekennzeichen, welche für die Armee bestimmt sind, nicht aber für die Militärverwaltung oder andere Zwecke.

Für die Erreichung der individuellen Zielvorgaben werden zudem gewisse zusätzliche Modalitäten festgelegt. Importeure von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie von schweren Fahrzeugen erhalten eine rechnerische Erleichterung, wenn sie vorgegebene Schwellenwerte für den Flottenanteil von Nullemissionsfahrzeugen übertreffen. Entsprechend dem Willen des Gesetzgebers und der Empfehlung der EFK gelten für Personenwagen keine Erleichterungen. Zudem wird das Verfahren zur Anrechnung von Verminderungen der CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten durch den Einsatz von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen geregelt.

Auf die Festlegung von Zwischenzielen zusätzlich zu den jeweils für 5 Jahre geltenden Zielwerten (Art. 10 Abs. 1 und 2 CO₂-Gesetz) wird vorläufig weiterhin verzichtet. Ebenfalls wird auf detaillierte Ausführungsbestimmungen zur Überwachung der Emissionen im realen Fahrbetrieb derzeit verzichtet, da die Thematik stark vom europäischen Kontext der Fahrzeugherstellung abhängt und sowohl die Datengrundlage wie auch die allfälligen Massnahmen der EU noch nicht bekannt sind.

2.3.3 Förderung grenzüberschreitender Personenfernverkehr (Nachtzugförderung)

Das Gesetz will einen Anreiz für die Verlagerung bestehenden Flugverkehrs, insbesondere von Kurzstreckenflügen, auf die Schiene setzen. Zu diesem Zweck soll die Attraktivität des Bahnangebotes für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr gefördert werden. Hierzu werden zeitlich befristet A-Fonds-perdu-Beiträge entrichtet. Finanziert werden diese Beiträge gemäss Artikel 37a Absatz 1 des CO₂-Gesetzes durch Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge.²² Gefördert werden durch Betriebsbeiträge in erster Linie neue Nachtzugverbindungen mit Schlaf- und Liegewagen. Auch möglich ist die Erhöhung der Attraktivität bestehender Nachtzugsverbindungen sowie von Tagesangeboten des Fernverkehrs. Neben Betriebsbeiträgen können auch Investitionshilfen gewährt werden, bspw. für Investitionen in spezifische Abfertigungsanlagen in Bahnhöfen. Dagegen sollen keine Beiträge an die Vergünstigung von Fahrausweisen ausgerichtet werden. Vorgesehen ist, dass interessierte Unternehmen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Umsetzungskonzepte einreichen können. Die Auswahl der zu fördernden Angebote basiert auf dem Verhältnis der Kosten zur Anzahl der zusätzlichen grenzüberschreitenden Fahrgäste, um somit mit den vorhandenen Mitteln die grösstmögliche Wirkung bezüglich der CO₂-Reduktion erzielen zu können.

Die finanzielle Förderung des grenzüberschreitenden internationalen Personenfernverkehrs erfolgt durch eine Änderung der ARPV. Die ARPV wird zurzeit totalrevidiert und soll auf den 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt werden.

2.3.4 Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr

Das Gesetz sieht im öffentlichen Verkehr für die Umstellung von Dieselnissen und Schiffen auf fossilfrei angetriebene Fahrzeuge Fördermittel vor. Die Förderung erfolgt gemäss Artikel 41a des CO₂-Gesetzes aus den allgemeinen Bundesmitteln.²³ Der Bund beteiligt sich daher zeitlich befristet bis Ende 2030

²¹ Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission. ABI L 349 vom 29.12.2017, S. 1.

²² Vgl. auch BBI 2022 2656

²³ Vgl. auch BBI 2022 2653

mittels A-Fonds-perdu-Beiträgen an den höheren Investitionskosten elektrisch angetriebener Busse und Schiffe. Bei den Bussen werden Beiträge für den Kauf neuer Fahrzeuge entrichtet, bei den Schiffen auch für den Umbau bestehender Schiffe. Für Busse, die im von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehr eingesetzt werden, trägt der Bund 75 Prozent der Mehrkosten, für alle anderen im konzessionierten Verkehr eingesetzten Busse und für Schiffe 30 Prozent. Die Beiträge erfolgen pauschal je nach Fahrzeugtyp. Anderweitig erhaltene Fördermittel werden bei der Festlegung der Pauschale berücksichtigt. Keine Beiträge werden an Ladeinfrastrukturen geleistet, diese sind nach den gewohnten Verfahren zu finanzieren.

2.3.5 Teilweise Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung an die konzessionierten Transportunternehmen

Im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes wird die Rückerstattung der Mineralölsteuer an die konzessionierten Transportunternehmungen weitgehend aufgehoben. Als erster Schritt erfolgt auf den 1. Januar 2026 die Aufhebung der Rückerstattung im Ortsverkehr. In einem zweiten Schritt entfällt ab dem 1. Januar 2030 auch die Rückerstattung auf Linien ausserhalb des Ortsverkehrs. Davon ausgenommen sind Linien, für die die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen (z.B. steile Pässestrassen, die Spezialfahrzeuge bedingen) nicht möglich ist. Die Beurteilung entsprechender Nachweise obliegt dem BAV. Damit kann den speziellen Umständen in den Rand- und Berggebieten Rechnung getragen werden. Ausgenommen von der Aufhebung ist zudem die konzessionierte Schifffahrt, diese kommt auch nach 2030 noch in den Genuss der Rückerstattung.

2.4 Massnahmen im Luftverkehr

Die Emissionen der internationalen Luftfahrt werden im Einklang mit den Vorgaben der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen UNFCCC in der Regel nicht in die Klimaziele eingerechnet. Die Reduktion dieser Emissionen ist im Einklang mit dem KIG. Mit der Revision des CO₂-Gesetzes wird das EHS für Luftfahrzeugbetreiber analog zu jenem der EU weiterentwickelt. Hinzu kommt die Pflicht zur Bereitstellung und Beimischung erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen (kurz: Beimischpflicht) und eine Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehrs. Darüber hinaus sollen gemäss der Revision des CO₂-Gesetzes die klimawirksamen Emissionen von Flügen auf jeweiligen Flugangeboten angegeben werden.

2.4.1 Emissionshandelssystem Luftfahrt

Das EHS wird weitergeführt und bleibt mit jenem der EU verknüpft. In Anlehnung an die Weiterentwicklung in der EU wird im EHS für Betreiber von Luftfahrzeugen keine Sonderreserve für neue oder wachstumsstarke Betreiber mehr zurückbehalten (Art. 46e) und ab 2026 werden sämtliche Emissionsrechte versteigert. Ab 2028 wird im Einklang mit den Regeln im EHS der EU ein neuer, marginal höherer Reduktionsfaktor für die Berechnung des Caps angewendet. Das führt zu einer Anpassung in Anhang 15.

Im Weiteren kommt es zu Erweiterungen bei den Berichtspflichten. Neu müssen Betreiber von Luftfahrzeugen neben ihren CO₂-Emissionen gemäss Artikel 20 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 auch Angaben zur Klimawirkung der weiteren klimawirksamen Emissionen liefern. Dazu werden die Anhänge 16 sowie 17 angepasst. Zudem erfolgen Präzisierungen für den Einsatz von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen.

2.4.2 Beimischpflicht erneuerbare Flugtreibstoffe

Artikel 28f des CO₂-Gesetzes verweist für die Pflicht zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auf die Bestimmungen der Europäischen Union für einen nachhaltigen Luftverkehr, soweit sie im Rahmen des bilaterale Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU von der Schweiz übernommen werden. Es handelt sich um die

sog. *ReFuelEU Aviation* Regulierung (EU) Nr. 2023/2405²⁴, welche EU-weit und umfassend den Einsatz von erneuerbaren Flugtreibstoffen regelt. Eine direkte Übernahme durch die Schweiz ermöglicht eine zeitnahe Harmonisierung und verhindert allfällige Wettbewerbsnachteile für die betroffenen Luftfahrzeugbetreiber, die Flughäfen und Hersteller von erneuerbaren Flugtreibstoffen.

Gemäss den *ReFuelEU Aviation* Bestimmungen fallen jene Flughäfen in den Geltungsbereich, welche mehr als 800'000 Fluggäste oder über 100'000 Tonnen Fracht pro Jahr befördern. Der Bundesrat wendet diese Kriterien in den Vollzugsbestimmungen an.

2.4.3 Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Damit die Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs reduziert werden können, sind in den kommenden Jahren umfassende Investitionen in innovative Technologien gefordert. Im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes sind hierzu Fördermassnahmen vorgesehen, wobei das Parlament für deren Aufbau und Umsetzung zusätzlich zur bestehenden Förderung aus der Mineralölsteuer (Spezialfinanzierung Luftverkehr) neue Mittel aus anderen Quellen gesprochen hat. Konkret sollen dafür zweckgebundene Abgaben eingesetzt werden, namentlich gemäss Artikel 28g Absatz 8 CO₂-Gesetz Erlöse aus Sanktionen bei Verletzung der Beimischpflicht sowie gemäss Artikel 37a CO₂-Gesetz aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge unter dem Schweizer EHS. Mit Artikel 103b Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948²⁵ (LFG) können zudem beschränkt auch Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr sowie allgemeine Bundesmittel zweckgebunden eingesetzt werden.²⁶ Die Förderung nach Artikel 103b LFG ist auf erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe fokussiert, welchen gemäss dem Bericht «CO₂-neutrales Fliegen bis 2050» des Bundesrats langfristig das grösste Potenzial zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr zukommt.²⁷ Vorgesehen ist eine gemeinsame Umsetzung der drei Förderartikel mit einem neu zu schaffenden Förderprogramm «Luftfahrt und Klima».

2.4.4 Emissionsangaben auf Flugangeboten

Das neue Gesetz sieht vor, dass die Fluggesellschaften die klimawirksamen Emissionen ihrer Flugangebote angeben müssen (Art. 7a CO₂-Gesetz). Mit dem neu eingeführten Artikel 14a der CO₂-Verordnung wird diese Pflicht konkretisiert. Ab dem 1. Januar 2026 müssen auf sämtlichen Flugangeboten die voraussichtlich verursachten Emissionen angegeben werden. Dadurch soll den Fluggästen transparent aufgezeigt werden, welche Klimawirkung ein Flug voraussichtlich verursacht. Der Artikel präzisiert den Geltungsbereich und die Grundzüge der Berechnung der Emissionen. Letztere berücksichtigen internationale Methoden.

2.5 Massnahmen im Industriesektor

Mit dem EHS für Anlagen, der CO₂-Abgabe und der Verminderungsverpflichtung werden mit der Revision des CO₂-Gesetzes die drei grossen Instrumente im Industriesektor weiterentwickelt. Neben dem bestehenden Technologiefonds sieht das CO₂-Gesetz im Industriesektor drei neue Förderinstrumente vor. Eines spezifisch für EHS-Anlagen sowie je eines zur Förderung erneuerbarer Gase und Solarthermie.

Darüber hinaus werden die Instrumente auf das per 1. Januar 2025 zur Verfügung stehende Herkunftsnachweisregister für Brenn- und Treibstoffe (HKN-Register) ausgerichtet. Das HKN-Register dient dem Vollzug der klima- und energiepolitischen Instrumente (auch jene der anderen Sektoren). Im

²⁴ Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative *ReFuelEU Aviation*). Abl. L vom 31.10.2023, S. 1.

²⁵ SR 748.0

²⁶ BBl 2022 2655

²⁷ CO₂-neutrales Fliegen bis 2050. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates 21.3973 der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats vom 24.08.2021. Bundesrat, 21.2.2024.

HKN-Register wird die Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen dokumentiert und damit Doppelzählungen ausgeschlossen.

2.5.1 Emissionshandelssystem für Anlagen

Das EHS für Anlagen wird im Einklang mit den Regeln im EHS der EU weiterentwickelt. Ab 2025 wird ein höherer Reduktionsfaktor für die Berechnung der jährlich maximal zur Verfügung stehenden Menge an Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen angewendet. Reicht die jährliche Anzahl der Emissionsrechte nicht aus, um alle Ansprüche auf eine kostenlose Zuteilung zu erfüllen, kann neu in einem bestimmten Umfang auf die jährlich für neue Marktteilnehmer zurückbehaltenen Emissionsrechte zurückgegriffen werden, um diese zu erfüllen.

Die Abscheidung und Speicherung von CO₂ sowie, unter gewissen Voraussetzungen, der Einsatz von ausländischem Biogas kann im EHS neu angerechnet werden. Diese Möglichkeiten bieten Anreize mit Blick auf die langfristigen Klimaziele.

2.5.2 Förderung der Dekarbonisierung von Anlagen im EHS

Mit Artikel 37*b* Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes wurde neu eine Grundlage geschaffen, dass die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionsrechten für Anlagen nicht mehr dem Bundeshaushalt zugeführt werden, sondern unter anderem für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS zur Verfügung stehen.²⁸ Die Förderung erfolgt für Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung von Anlagen leisten, die verpflichtend am EHS teilnehmen. Die Finanzierung erfolgt über Investitionsbeiträge. Die Klimawirkung dieser Massnahmen wird in der Regel im Schweizer Treibhausgasinventar ersichtlich sein und entsprechend an die nationalen Klimaziele der Schweiz nach CO₂-Gesetz wie auch an die Schweizer Ziele unter dem Übereinkommen von Paris angerechnet. Falls im Zusammenhang mit geförderten Massnahmen Zertifikate nach freiwilligen Standards («Voluntary Carbon Market» VCM) ausgestellt werden, namentlich für Negativemissionen, sollen Käuferinnen und Käufer solcher Zertifikate die Anrechnung an das Schweizer Ziel bei ihrer Kommunikation zur Erreichung freiwilliger Klimaziele berücksichtigen, um doppelte Anrechnungen an nationale und freiwillige Ziele zu vermeiden.

2.5.3 CO₂-Abgabe, deren Rückerstattung und Rückverteilung

Die CO₂-Abgabe wird wie bis anhin mit einem Abgabesatz von 120 Franken pro Tonne CO₂-Äquivalente (CO₂eq) auf fossilen Brennstoffen erhoben. Die Rückerstattung der CO₂-Abgabe erfolgt weiterhin über das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Ab 2025 steht beim BAZG eine digitalisierte Anwendung zur Verfügung, welche es den Gestellern ermöglicht, die Rückerstattung der CO₂-Abgabe über eine Online-Plattform zu beantragen. Die Bearbeitung der erfassten Daten beim BAZG erfolgt automatisiert, was zu einer Anpassung der entsprechenden Artikel (Art. 96*b ff* der CO₂-Verordnung zu fossil-thermischen Kraftwerken und Art. 98*b ff* der CO₂-Verordnung zu WKK-Anlagen) der Verordnung führt.

Wie bereits in der ersten Verpflichtungsperiode (2008–2012) sind Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung neu wieder von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe ausgeschlossen. Dies soll verhindern, dass Betreiber, die mehr zurückverteilt erhalten als sie durch die CO₂-Abgabe belastet werden, eine Befreiung ins Auge fassen. Da im Jahr 2025 (erstes Vollzugsjahr) die Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung nicht in der notwendigen Frist bekannt sind, kann der Ausschluss von der Rückverteilung und damit auch die Rückverteilung an die Wirtschaft nicht im Jahr 2025 umgesetzt werden. Die Rückverteilung an die Wirtschaft (inkl. Ausschluss) für das Jahr 2025 erfolgt somit erst im Jahr 2026, gemeinsam mit der Rückverteilung an die Wirtschaft für das Jahr 2026 (vgl. Übergangsbestimmungen).

2.5.4 Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

Die Möglichkeit, sich nach Artikel 66 *ff* mit einer Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe zu befreien, steht neu im Grundsatz allen Unternehmen offen, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausführen.

²⁸ Vgl. auch BBI 2022 2656

Auch gewisse öffentlich-rechtliche Betreiber von Anlagen können eine Verminderungsverpflichtung abschliessen. Privatpersonen sind hingegen weiterhin nicht befreiungsberechtigt. Ebenso findet die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude für eine Verminderungsverpflichtung keine Beachtung in den Artikeln 66 ff. Neu sind Betreiber von Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe ausgeschlossen.

Die Verminderungsverpflichtung dauert bis 2040 und umfasst die Zeitspannen 2025-2030 und 2031-2040. Eine gültige Zielvereinbarung mit dem Bund gemäss dem Energiegesetz vom 30. September 2016²⁹ (EnG) ist eine Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung. Betreiber von Anlagen, die mindestens 500 Tonnen CO₂eq ausstossen, können sich zu einem Treibhausgas-effizienzziel verpflichten. Dieses weist, abweichend vom bisherigen absoluten Emissionsziel, ein Effizienzzielwert in Prozent aus. Kleinemittenten, die höchstens 1'500 Tonnen CO₂eq im Jahr ausstossen, können sich zu einem vereinfachten Massnahmenziel verpflichten. Eine Zielvereinbarung muss am Ende ihrer zehnjährigen Laufzeit lückenlos erneuert werden.

Nebst der Erhöhung der Amortisationsdauer für wirtschaftliche Massnahmen soll ein Mindestwert für die Zielfestsetzung festgelegt werden, um die Wirkung der Verminderungsverpflichtung zu erhöhen. Neu ist auch gemäss dem Gesetz die Einreichung eines Dekarbonisierungsplans eine Voraussetzung für eine Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen.

Neu kann unter gewissen Voraussetzungen der Einsatz von ausländischem Biogas an die Verminderungsverpflichtung angerechnet werden. Dies bietet Anreize mit Blick auf die langfristigen Klimaziele.

2.5.5 Technologiefonds

In der Verordnung wird neu explizit festgehalten, dass neben dem positiven Umweltnutzen gemäss den Förderkriterien keine weiteren Umweltziele erheblich beeinträchtigt werden dürfen und dass nicht nur die Darlehensgeberinnen einen Sitz in der Schweiz haben müssen, sondern auch die Darlehensnehmenden. Weil der Technologiefonds als Umwelt- und Standortförderinstrument eingeführt wurde, wurde dies in der Praxis bereits bisher so umgesetzt. Ein explizites Aufnehmen in der Verordnung schafft Transparenz und mehr Rechtssicherheit. Zudem wird die maximale Bürgschaftssumme an die neue Laufzeit des Instruments angepasst.

2.5.6 Förderung erneuerbarer Gase

Das CO₂-Gesetz sieht mit Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe d neu ein Instrument zur Förderung der Produktion von erneuerbaren Gasen vor. Das Instrument wird gemäss CO₂-Gesetz aus den zweckgebundenen Mitteln der CO₂-Abgabe finanziert.³⁰ Infolge der sehr beschränkten zur Verfügung stehenden Mittel wird die Förderung auf Biomethananlagen eingeschränkt, also auf Biogasanlagen, die ihr Gas zu Erdgasqualität – sprich Biomethan – aufbereiten und es dann entweder ins Gasnetz einspeisen oder lokal als Treibstoff verwenden. Diese Förderung wird schon seit Jahren gefordert, zuletzt mit der vom Parlament überwiesenen Motion Wismer³¹. Bisher profitierten nur stromproduzierende Biogasanlagen von einer Förderung im Rahmen des Netzzuschlagsfonds. Mit dem neuen Instrument soll ein besserer Investitionsanreiz für Anlagen, die netzfähiges Biogas – sprich Biomethan – produzieren, erreicht werden.

Andere Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen sind von der Förderung zurzeit ausgeschlossen. Der Bundesrat sieht beim Biomethan die grösste Notwendigkeit der Förderung.

Die Anforderungen an die Anlagen werden bewusst tief gehalten. Sollten die Fördersätze im Rahmen einer späteren Ordnungsrevision angehoben werden, sind weitere Anforderungen einzuführen. Beispielsweise sollte Biomethan einer stark geförderten Anlage nicht für die Erzeugung von Raumwärme, Warmwasser oder für die Erfüllung von Verminderungsverpflichtungen genutzt werden.

²⁹ SR 730.0

³⁰ Vgl. auch BBI 2022 2654

³¹ 22.3193 Mo Wismer. Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.

Das Instrument ist in der CO₂-Verordnung in den Artikeln 113c bis 113d geregelt.

2.5.7 Förderung Solarthermie

Während Solarthermieanlagen zur Bereitstellung von Raumwärme und Brauchwarmwasser über das Gebäudeprogramm gefördert werden, gab es bisher für solare Prozesswärme keine Fördermöglichkeit. Mit Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe e des CO₂-Gesetzes wurde nun neu eine Grundlage für die Förderung von Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme geschaffen. Das Instrument wird gemäss CO₂-Gesetz aus den zweckgebundenen Mitteln der CO₂-Abgabe finanziert.³² Gefördert werden Anlagen ab einer Mindestgrösse von 35 kW thermische Nennleistung, bei welchen die Verwendung der Wärme für Prozesse oder Dienstleistungen im Vordergrund stehen. Zwecks Vermeidung einer Doppelförderung wird festgehalten, dass Emissionsverminderungen aufgrund einer geförderten Anlage nicht zur Einhaltung allfälliger Verminderungsverpflichtungen beitragen. Die Förderung erfolgt pro kW thermische Nennleistung und beträgt circa 40 Prozent der Investitionskosten.

2.6 Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Die Verordnung präzisiert Periodizität, Art und mögliche Inhalte der Berichterstattung von FINMA und SNB zur Überprüfung der klimabedingten finanziellen Risiken und über allfällige Massnahmen, welche sie infolge ihrer Überprüfungen getroffen haben. Auch klären die Erläuterungen, wie die Berichterstattung in die bestehenden Anforderungen von FINMA und SNB eingebettet werden können. So kann die Berichterstattung über den Umgang der Finanzinstitute mit relevanten klimabedingten Finanzrisiken nur aggregiert und anonymisiert erfolgen und die Aufsichtsbehörden können nur über allgemeine Massnahmen berichten.

2.7 Anpassung an den Klimawandel (Förderung)

Mit Artikel 37b Absatz 1 Buchstabe a des CO₂-Gesetzes wird neu eine gesetzliche Grundlage für die Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von klimabedingten Schäden an Personen und an Sachen von erheblichem Wert (Anpassungsmassnahmen) durch den Bund geschaffen. Als Finanzierungsquelle dienen die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen sowie Erlöse aus Sanktionen.³³ Im Vordergrund stehen unter anderem die Beeinträchtigung der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung, Personen- und Sachschäden durch zunehmende Naturgefahren oder Ernteauffälle in der Landwirtschaft durch häufigere und längere Trockenheitsperioden.

Finanzhilfen können entweder als Direkteingabe auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen zu thematischen Förderschwerpunkten ausgerichtet werden. Gefördert werden sollen sowohl Innovationen, die Multiplikation von bestehenden Projekten, sowie grössere integrale, kombinierte Vorhaben mit mehreren Anpassungsmassnahmen. Mögliche Projektträger sind beispielsweise Kantone, Gemeinden, Regionen, Verbände, Unternehmen oder Vereine.

2.8 Aus- und Weiterbildung und Information (Förderung)

Mit Artikel 41 des CO₂-Gesetzes sollen neben Aus- und Weiterbildungen, welche die Berufstätigkeit im Zusammenhang mit dem Klimaschutz thematisieren, neu auch Plattformen und weitere Öffentlichkeitsarbeiten zum Klimaschutz gefördert werden. Neu können auch Projekte im Bereich der Kommunikation zum Klimaschutz unterstützt werden. Die Förderprojekte sollen die Umsetzung des CO₂-Gesetzes unterstützen und müssen wirkungsorientiert ausgerichtet sein. Im Bereich der Bildung können dies beispielsweise Projekte zur Konzeption und zum Aufbau von Bildungs- oder Weiterbildungsangeboten sein. In der Klimakommunikation können insbesondere die Erarbeitung von allgemeinen Klimakommunikationskonzepten von Kantonen und Gemeinden oder die spezifische Kommunikation einer Gemeinde zu einer bestimmten Anpassungsmassnahme gefördert werden.

³² Vgl. auch BBI 2022 2654

³³ Vgl. auch BBI 2022 2656

Gemäss dem CO₂-Gesetz stehen neu pro Jahr maximal 5 Millionen Franken aus der allgemeinen Bundeskasse für die Projektförderung zur Verfügung.

Die Information und Beratung der Öffentlichkeit soll zudem nicht nur Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen umfassen, sondern auch die Auswirkungen des Klimawandels und die Massnahmen zu deren Bewältigung. Beispiele hierfür sind Informationen einer Gemeinde über Möglichkeiten zur Einsparung von Heizkosten.

3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Begriffe

Art. 2 Bst. f und g

Partnerstaat (Bst. f): Die Definition des Begriffs „Partnerstaat“ wurde angepasst, um die neuen Rahmenbedingungen der Durchführung für die Zusammenarbeit unter Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens von Paris zu reflektieren. Durch die Entscheide der Klimakonferenzen COP26 in Glasgow³⁴ und COP27 in Sharm El Sheikh³⁵ wurden die plurilateralen Regeln zum Prozess, den Rechten und Pflichten von Staaten für bilaterale und plurilaterale Zusammenarbeit unter Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens von Paris präzisiert. Neu soll es möglich sein, auch Vereinbarungen ohne zwingend völkerrechtlichen Charakter als Basis für eine bilaterale oder plurilaterale Zusammenarbeit nutzen zu können. Alle rechtlich bindenden Kernanforderungen unter Artikel 6 Absatz 2 müssen über das bestehende Regelwerk unter dem Übereinkommen von Paris sichergestellt werden können.

Biomethan (Bst. g): Die Definition des Begriffs «Biomethan» wurde neu eingeführt, parallel zum Förderinstrument für Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase ab Artikel 113c. Biomethan entsteht durch die Aufbereitung von Biogas gemäss Artikel 19a Buchstabe c der MinöStV, wobei hauptsächlich CO₂, jedoch auch weitere Bestandteile, aus dem Biogas abgeschieden werden. Das resultierende Gas ist von der Zusammensetzung her mit Erdgas gleichzusetzen, ist jedoch erneuerbaren Ursprungs. Die Anforderung von mindestens 96 Prozent Methananteil beruht auf den Anforderungen an Gasfamilien gemäss der Richtlinie G18 des Fachverbands für Wasser, Gas und Wärme (SVGW).³⁶

3. Abschnitt: Inlandanteil und Richtwerte für die Emissionsvermindierungen in einzelnen Sektoren

Art. 2a Inlandanteil

Artikel 2a legt den Anteil fest, der zur Zielerreichung insgesamt im Inland vermindert werden muss. Dieser Anteil soll zwei Drittel betragen, und zwar sowohl in Bezug auf die Zielsetzung für das Jahr 2030 gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a des CO₂-Gesetzes als auch in Bezug auf das Durchschnittsziel für die Periode 2021-2030 gemäss Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes. Im Jahr 2030 entspricht dies einer Verminderung auf rund 37 Millionen Tonnen CO₂eq und damit um etwa 34 Prozent gegenüber 1990. Die Verminderung im Inland ergibt sich aus den Reduktionen in den einzelnen Sektoren, für die Richtwerte festgelegt werden. Der Inlandanteil ist also konsistent mit diesen Richtwerten. Die restlichen Verminderungen zur Erreichung der Ziele gemäss Artikel 3 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes können im Ausland erbracht werden. Falls die Treibhausgasemissionen nicht genügend absinken, so könnte der Bund gestützt auf Artikel 4 Absatz 5 des CO₂-Gesetzes subsidiär die notwendigen internationalen Bescheinigungen erwerben.

Art. 3 Richtwerte für einzelne Sektoren

Artikel 3 legt die Richtwerte für die Sektoren Gebäude, Verkehr, Industrie sowie Übrige für das Jahr 2030 fest. Der Sektor Übrige umfasst die Landwirtschaft, den Sektor Abfall (ohne Kehrrechtverbrennung) sowie die Emissionen synthetischer Gase. Der Sektor Übrige umfasst damit drei Bereiche, die von der Klimapolitik nicht oder nur indirekt angesprochen werden, deren Emissionen aber auch Teil des Geltungsbereichs des CO₂-Gesetzes sind. Insbesondere die Landwirtschaft soll damit auch zu den

³⁴ Decision 2/CMA.3, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 October to 12 November 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

³⁵ Decision 6/CMA.4, [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 November 2022 \(unfccc.int\)](#)

³⁶ G18 d Richtlinie; Gasbeschaffenheit. Fachverbands für Wasser, Gas und Wärme, 2022.

Zielen des CO₂-Gesetzes beitragen. Spezifische Massnahmen zur Reduktion der Emissionen in der Landwirtschaft sind jedoch in der vorliegenden Verordnung nicht vorgesehen und sind Sache der Agrarpolitik. Die Landwirtschaft kann aber von einigen Förderinstrumenten des CO₂-Gesetzes profitieren (z.B. Förderung von Biomethan und dem Fördermechanismus durch die Kompensationspflicht). Die Richtwerte für die Sektoren leiten sich aus dem erwarteten Verminderungspotenzial der Massnahmen in den jeweiligen Sektoren ab. Die Überprüfung der Einhaltung der Richtwerte erfolgt gestützt auf das Treibhausgasinventar.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Richtwerte in den verschiedenen Sektoren für das Jahr 2030 sowie zusätzlich auch jene für die Jahre 2040 und 2050 gemäss KIG.

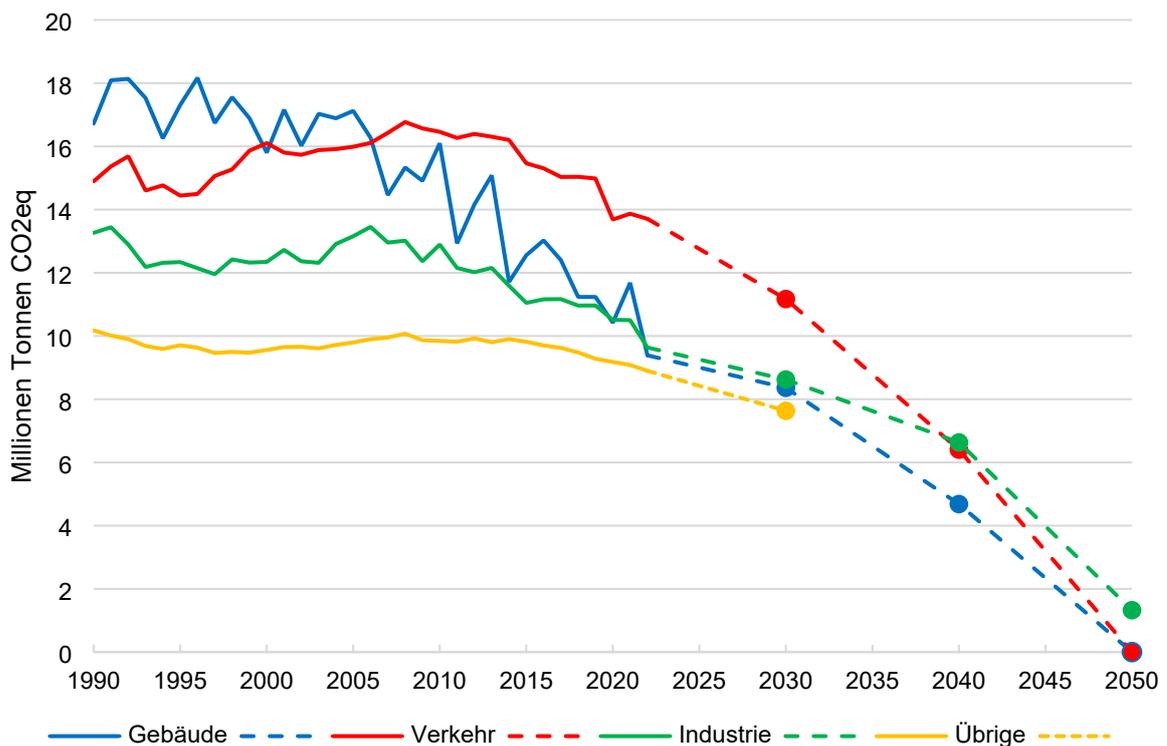


Abbildung 1: Emissionsentwicklung und Richtwerte je Sektor

5. Abschnitt: Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsverminderungen oder die Erhöhung der Senkenleistungen im In- und Ausland

Art. 4b Grundsatz

Artikel 4b legt den Grundsatz für die Berücksichtigung von Emissionsverminderungen oder der Erhöhung von Senkenleistungen im In- und Ausland fest. Für diese können im Inland unter Einhaltung der Anforderungen des Abschnitts 5 nationale Bescheinigungen ausgestellt werden. Für im Ausland erzielte Emissionsverminderungen oder die Erhöhungen von Senkenleistungen ist die Einhaltung der Regeln unter Artikel 6 des Übereinkommens von Paris nachzuweisen. Nach diesem Artikel gibt es zwei Möglichkeiten dafür: Neu können jetzt auch Emissionsverminderungen oder die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.4 des Übereinkommens von Paris in der Schweiz berücksichtigt werden. Ihre Anrechenbarkeit wird in Artikel 11b eingeschränkt. Wie bisher können auch weiterhin Emissionverminderungen und die Erhöhung von Senkenleistungen im Ausland unter Artikel 6.2 des Übereinkommens von Paris, welche die Anforderungen von Artikel 5 ff der Verordnung erfüllen, übertragen werden.

Art. 5 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1, Bst. c Ziff. 1 und 3 und Bst. g sowie Abs. 2

Die derzeitigen Anforderungen an Projekte oder Programme zur Ausstellung von nationalen oder internationalen Bescheinigungen (Art. 5) bleiben gültig und werden punktuell präzisiert.

Die redaktionellen Änderungen in Buchstaben b Ziffer 1 betreffen nur den französischen Text.

Emissionsverminderungen oder Erhöhungen der Senkenleistungen müssen auch in Zukunft nachweis- und quantifizierbar sein, damit dafür Bescheinigungen ausgestellt werden können. Sie sind überdies mittels Messungen zu bestätigen (Abs. 1 Bst. c Ziff. 1). Anstelle von Messungen kann auch ein Modell verwendet werden, sofern dieses anhand von Messungen plausibilisiert wird. Ergebnisse aus Umfragen sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und werden daher nur als Nachweise anerkannt, wenn sie mittels repräsentativer Stichproben oder Messungen bestätigt werden. Als nicht ausreichend quantifizierbar gelten auch Projekte, welche einen Grossteil der Emissionsverminderungen auf Grund von unterdrückter Nachfrage berechnen. Das Konzept der unterdrückten Nachfrage stammt aus dem Clean Development Mechanism,³⁷ welcher unter dem Protokoll von Kyoto die internationalen Kompensationsprojekte regelte. Dabei gab es die Möglichkeit, für besonders arme Bevölkerungsgruppen eine hypothetische Referenzentwicklung zu verwenden. Diese wurde so festgelegt, als hätten diese Bevölkerungsgruppen mehr Geld und würden damit mehr emittieren, als dies tatsächlich der Fall wäre. Dieses Konzept entspricht nicht dem Verständnis der Quantifizierbarkeit, kann aber als Teil der Nachhaltigen Entwicklung wiederum befürwortet werden. Deshalb können nur solche Kompensationsprojekte als ausreichend quantifizierbar angesehen werden, die nur einen kleinen Teil der Emissionsverminderungen mit unterdrückter Nachfrage berechnen.

Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung schliessen neu ein Treibhausgas-effizienzziel anstelle des bisherigen Emissionsziels ab (siehe Art. 67). Der Verordnungstext in Absatz 1 Buchstabe c Ziffer 3 wurde diesbezüglich redaktionell angepasst. Zudem wird präzisiert, dass die ausgestellten Bescheinigungen auch nicht zur Einhaltung des Massnahmenziels führen.

Artikel 5 Absatz 1 wird um einen Buchstaben g ergänzt, um neu sicherzustellen, dass die gesuchstellende Person nachweisen kann, dass sie Anspruch auf die Emissionsverminderungen hat. Dazu müssen die Projektbegünstigten darauf verzichtet haben, ihre Emissionsverminderungen an andere Parteien als den Gesuchsteller zu verkaufen oder selbst nutzen zu wollen (Art. 5 Abs. 1 Bst. g). Dieser Verzichtsnachweis kann beispielsweise in Form einer CO₂-Verzichtserklärung (sog. carbon waiver) erfolgen, welche die Projektbegünstigten unterzeichnen. Das BAFU reduziert mit dieser Anforderung das Risiko von Doppelzählungen (Art. 10 Abs. 8).

Wie bisher müssen Projekte und Programme, die Kohlenstoff speichern, die Permanenz dieser zusätzlichen Kohlenstoffspeicherung für mindestens 30 Jahre sicherstellen (Abs. 2). Im Falle eines Kompensationsprojektes bleibt unverändert, dass wenn die Senke dennoch zu einer Quelle wird, die für die ursprünglich gespeicherten und dann freigesetzten Tonnen CO₂ ausgestellte Bescheinigungen nicht mehr für die Erfüllung der Kompensationspflicht anerkannt werden können (vgl. Art. 90). Im Anhang 19 wird neu definiert, wie mögliche Leckagen behandelt werden müssen und welche Anforderungen die Speicherstätten erfüllen müssen. Bei einer Speicherung im Ausland kann die Speicherung auch in einer Speicherstätte erfolgen, die im Rahmen eines multilateralen Abkommens von den Partnerstaaten anerkannt wurde. Im Falle einer biologischen Kohlenstoffbindung im Inland wird weiterhin eine Anmerkung im Grundbuch verlangt (vgl. Art. 8a).

Art. 5a Abs. 1 Bst. b und e und Abs. 2

Ein Kompensationsprogramm, das sehr unterschiedliche Technologien umfasst, führt zu einem unverhältnismässigen Mehraufwand für die Dokumentation durch die gesuchstellende Person, für die Prüfstellen bei Validierung und Verifizierung, als auch für die Verwaltung. Künftig darf ein Programm nur noch einen einzigen Technologietyp beinhalten, und es können nur Projekte in das Programm aufgenommen werden, welche diese Technologie einsetzen (Abs. 1 Bst. b). Damit lassen sich zum

³⁷ [CDM-Methodology-Booklet_fullversion.pdf \(unfccc.int\)](#)

einen die Kriterien für die Aufnahme in ein Programm präzise definieren und zum anderen die Registrierungskosten senken. Es wird nun zudem klargestellt, dass alle Projekte in einem Programm innerhalb eines Landes liegen müssen (Abs. 1 Bst. e).

Absatz 2 wurde klarer formuliert. Ein Projekt, das zu einem Programm gehört, darf erst umgesetzt werden, nachdem es in das Programm aufgenommen wurde.

Art. 6 Abs 2 Bst. n Ziff. 3

Bei Projekten oder Programmen im Ausland muss die gesuchstellende Person im Rahmen der Projektkonzipierung eine Konsultierung von der Projektumsetzung betroffenen Interessensgruppen sicherstellen (Anhang 2a Ziff. 3). Die Ergebnisse dieser Konsultierung müssen in der Projektbeschreibung zusammengefasst werden (Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3). Die gesuchstellende Person macht der Validierungsstelle Angaben darüber, inwiefern die Rückmeldungen aus der Konsultierung der Interessensgruppen umgesetzt werden konnten, und erläutert die Gründe, sofern dies nicht möglich war. Eingegangene Rückmeldungen über den durch die gesuchstellende Person etablierten Rückmeldungsmöglichkeit sind im folgenden Monitoringbericht aufzunehmen.

Art. 7 Abs. 1

Neu ist es die Validierungsstelle, die das validierte Gesuch beim BAFU einreicht (Abs. 1^{bis}). Dies erhöht die Effizienz, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die Einreichung des Gesuches zukünftig mit dem Informations- und Dokumentationssystem (CORE) des BAFU erfolgen soll. Darüber hinaus kann die gesuchstellende Person auf Wunsch auch die Beantwortung der Fragen, die das BAFU bei der Prüfung des Projektes stellt, an die Validierungsstelle delegieren. Die Verantwortung bleibt aber bei der gesuchstellenden Person.

Art. 9 Abs. 5 und 7

Neu ist es die Verifizierungsstelle, die das verifizierte Monitoring beim BAFU einreicht (Abs. 5). Dies erhöht die Effizienz, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die Einreichung des Gesuches zukünftig mit CORE erfolgen soll. Darüber hinaus kann die gesuchstellende Person auf Wunsch auch die Beantwortung der Fragen, die das BAFU bei der Prüfung Projektes stellt, an die Verifizierungsstelle delegieren. Die Verantwortung bleibt aber bei der gesuchstellenden Person. Ausserdem wird in Absatz 5 von Artikel 9 erneut festgehalten, dass sämtliche Emissionsverminderungen, die durch das Kompensationsprojekt erzeugt werden, im Monitoringbericht ausgewiesen und die Bescheinigungen für die Gesamtheit der Emissionsverminderungen beantragt werden müssen. Es ist nicht möglich, nur für einen Teil der Emissionsverminderungen die Ausstellung von Bescheinigungen zu beantragen (ausser im Falle der Wirkungsaufteilung im Rahmen des Gebäudeprogramms). Dies stünde zum einen im Widerspruch zur Anforderung nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 1, wonach das Projekt ohne den Erlös aus dem Verkauf der Bescheinigungen nicht wirtschaftlich sein darf. Zum andern entspräche es nicht der Anforderung von Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 3, wonach die Emissionsverminderung ohne das Projekt nicht zustande kommen würde.

Bei Betreibern mit einer Verminderungsverpflichtung tragen Massnahmen zur Verminderung ihrer direkten Emissionen, für die Bescheinigungen ausgestellt wurden, gemäss Artikel 72d nicht zur Einhaltung des Treibhausgas-effizienzziels oder des Massnahmenziels bei. Bei der Prüfung der Zieleinhaltung des Treibhausgas-effizienzziels werden die effektiv ausgestellten Bescheinigungen als Emissionen berücksichtigt. Die Person, welche das Gesuch um Ausstellung von Bescheinigungen einreicht, muss dem Betreiber mit Verminderungsverpflichtung und dem BAFU jährlich bis am 31. August des Folgejahres die Anzahl der ausgestellten Bescheinigungen pro Anlage melden. Keine Meldepflicht besteht, wenn Bescheinigungen für Massnahmen ausgestellt werden, welche die indirekten Emissionen des Betreibers betreffen, bspw. wenn ein Wärmeverbund an einen Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung Wärme liefert. (Abs. 7).

Art. 11 Abs. 1

Neu wird präzisiert, dass eine wesentliche Änderung mit dem nächsten Monitoringbericht dem BAFU gemeldet werden muss (Abs. 1). Dies war bisher nur auf Stufe Vollzugsmitteilung präzisiert.

Art. 11b Genehmigungsschreiben für Projekte nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris

Artikel 11b detailliert den Prozess für die Beantragung des Genehmigungsschreibens, um die internationalen Bescheinigungen nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris (Paris Agreement Crediting Mechanism)³⁸ in der Schweiz anrechenbar zu machen. Die Voraussetzung für die Beantragung eines Genehmigungsschreibens beim BAFU ist die erfolgreiche Registrierung des entsprechenden Projektes durch den Supervisory Body³⁹, im Einklang mit den geltenden Regeln, Modalitäten und Prozessen für den Mechanismus unter Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris.⁴⁰ Es soll keinen Automatismus zur Anerkennung von Emissionsverminderungen aus Artikel 6 Absatz 4 geben. Das Ziel ist jedoch, nicht jedes Projekt dem gleichen Prüfungsprozess zu unterwerfen, wie bei Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens von Paris. Das BAFU legt die Form des Antrags für das Genehmigungsschreiben fest. Das BAFU wird dafür eine Vorlage zur Verfügung stellen.

Artikel 11b Absatz 2 hält fest, dass die Ausstellung einzig möglich ist, sofern Anhang 2a dies nicht ausschliesst, und dass nur Projekte akzeptiert werden, die zum ersten Mal nach dem 1. Januar 2021 unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen registriert worden sind (Abs. 2 Bst. b). Projekte, welche aus dem Clean Development Mechanismus des Kyoto Protokolls in den Mechanismus unter Artikel 6 Absatz 4 übertragen wurden und auf Basis der Methoden des Clean Development Mechanismus berechnet wurden, sind nicht anrechenbar.

Die Prüfung der Anträge auf Genehmigung wird durch das BAFU vollzogen.

5c. Abschnitt: Angabe der Emissionen in den Flugangeboten*Art. 14a*

Der neu eingeführte Artikel 14a präzisiert die Pflicht nach Artikel 7a des CO₂-Gesetzes, wonach auf sämtlichen Flugangeboten die voraussichtlich verursachten klimawirksamen Emissionen angegeben werden müssen. Als Angebot gelten alle Kommunikationsmittel wie Inserate, Prospekte, visuell-elektronische Medien und Offerten, die Flugreisen im Linienverkehr und im planmässigen Gelegenheitsverkehr (Charterflüge) abbilden. Neben den Betreibern von Luftfahrzeugen sind auch andere Anbieter von Flugreisen wie beispielsweise Reisebüros und Onlinereiseveranstalter dafür verantwortlich, dass ab dem 1. Januar 2026 die voraussichtlich verursachten Flugemissionen pro Flugpassagier auf den Angeboten angegeben werden. Die Emissionen müssen auch auf Angeboten von Pauschalreisen angegeben werden (Abs. 1).

Die Pflicht gilt für Flugangebote von Flügen ab einem Flugplatz in der Schweiz sowie deren Umsteigeverbindungen bis zum Zielflughafen. Wird ein Hin- und Rückflug angeboten, müssen die Gesamtemissionen aus dem Hin- und Rückflug angegeben werden (Abs. 2).

Für die Berechnung der voraussichtlich verursachten Emissionen sind Emissionsrechner und Umweltkennzeichnungssysteme einsetzbar. Die Emissionen des Fluges basieren in jedem Fall mindestens auf den direkten Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch in Tonnen CO₂. Weitere klimawirksame Emissionen (z.B. Stickoxide (NO_x), Russpartikel und oxidierte Schwefelverbindungen) und deren klimawirksamen Effekte müssen bei der Berechnung berücksichtigt werden. Ausgenommen sind Umweltkennzeichnungssysteme, jedoch muss bei deren Verwendung darauf hingewiesen werden. Die zusätzlichen klimawirksamen Effekte entstehen primär ab Flughöhen von rund 8 Kilometer über

³⁸ [Paris Agreement Crediting Mechanism | UNFCCC](#)

³⁹ [Article 6.4 Supervisory Body | UNFCCC](#)

⁴⁰ [Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its second session, held in Glasgow from 31 October to 12 November 2021. Addendum \(unfccc.int\)](#)

Meer. Die gesamte Klimawirkung der Flugemissionen beträgt global zwischen dem Ein- und Dreifachen der CO₂-Emissionen, die durch die Verbrennung von fossilen Flugtreibstoffen entstehen. Die Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT/ProClim) hat den aktuellen Wissensstand zur Klimawirkung der globalen Luftverkehrsemissionen im Faktenblatt "Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima" zusammengetragen⁴¹. Die aus diesen klimawirksamen Emissionen in Kombination mit dem Wetter zur Flugzeit resultierende Klimawirkung ist von Flug zu Flug unterschiedlich. Die Berechnung dieser Effekte ist äusserst komplex und heute noch mit Unsicherheiten behaftet. Bis heute erlaubt keine Methode belastbare Aussagen bezogen auf einzelne Flüge oder Flugstrecken. Der Einsatz von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen kann, aber muss nicht, bei der Berechnung berücksichtigt werden. Bei der Verwendung von Emissionsrechnern können die unterschiedlichen Beförderungsklassen und Flugzeugtypen vernachlässigt werden (Abs. 3 und 4).

Das BAFU kann unter Einbezug des BAZL bestehende Emissionsrechner oder Umweltkennzeichnungssysteme, welche den Anforderungen entsprechen, zulassen. Wird ein Umweltkennzeichnungssystem wie das ReFuelEU aviation environmental labelling scheme verwendet, welches nur die CO₂ Emissionen von Flügen abbildet, muss auf den Angeboten angegeben werden, dass nur die direkten Emissionen ausgewiesen sind und deshalb die zusätzliche Klimawirkung deutlich höher ausfallen kann, als die angegebenen direkten Emissionen. Das BAFU publiziert regelmässig eine Liste der registrierten Emissionsrechner und Umweltkennzeichnungssysteme im Internet (Abs. 5 und 6).

2. Kapitel: Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Gebäuden

Art. 16a Angaben zu den Wärmeerzeugungsanlagen

Artikel 16a präzisiert, welche Angaben bei Neubauten oder beim Ersatz einer Wärmeerzeugungsanlagen für Heizung und Warmwasser in bestehenden Gebäuden pro Gebäude in das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister GWR eingetragen werden. Kleinere Eingriffe in die Anlage (z.B. Ersetzen von Ventilen, Fühler) gelten nicht als Ersatz. Gemäss den Vorgaben des Merkmalskatalogs zum GWR soll der Energieträger der Wärmeerzeugungsanlage festgehalten werden (Bst. a). Als Energieträger bei Fernwärme soll dabei das Hauptwärmeerzeugungssystem angegeben werden. Auch sollen die dazugehörige Nennleistung bzw. die Nennleistung des dazugehörenden Fernwärmeanschlusses sowie der Heizwärmebedarf eingetragen werden (Bst. b und c). Diese Angaben können beispielsweise mit dem Gebäudeenergieausweis der Kantone GEAK einfach ermittelt und direkt in das GWR überführt werden. Ist kein GEAK vorhanden, ermöglicht der Merkmalskatalog des GWR auch die freiwillige Angabe der Sanierungsjahre von Fassade, Dach, Kellerdecke oder Fenster als gute Annäherungen an den Heizwärmebedarf. Diese Angaben werden in der Regel in Baubewilligungen bei den zuständigen Behörden bereits heute erfasst und können so einfach in das GWR überführt werden. Wichtig für die Abschätzung der Lebensdauer der Wärmeerzeugungsanlagen ist zudem das Datum des Ersatzes (Bst. d). Auch das Datum des Eintrags in den GWR soll ersichtlich sein (Bst. e). Zudem soll für das Gebäude, in dem sich das hauptsächliche Wärmeerzeugungssystem oder der Wärmelieferant befindet, der eidgenössische Gebäudeidentifikator EGID angegeben werden. So kann künftig auch bei Gebäuden, die an Fernwärmesysteme angeschlossen sind, die Wärmequelle identifiziert werden. Das GWR wird um die entsprechenden Merkmale erweitert. Die zuständige Behörde trägt die Angaben in das GWR ein, wenn der Wärmeerzeuger ersetzt ist, mit einer Frist von 30 Tagen gemäss bestehender GWR-Verordnung. Gemeinden stellen ihre Daten ihrem Kanton zur Verfügung.

Die Einträge ins GWR dienen den Kantonen zur Überprüfung ihrer eigenen Klimaziele. Weiter führen sie zu einer aktuelleren Datengrundlage für die Berichterstattung nach Artikel 16 der CO₂-Verordnung sowie für die kommunale Energieplanung und die Ausgestaltung der Energie- und Klimapolitik auf kantonaler und nationaler Ebene. Der bereits bestehende Meldeprozess kann dabei genutzt und der Aufwand für Kantone und Gemeinden minimiert werden.

⁴¹ Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima», Akademien-schweiz.ch, Vol 16, No. 3, 2021

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 17

Weil die im bisherigen Artikel 17 enthaltene Definition des Importeurs neu in Artikel 17g geführt wird, wird der bisherige Artikel 17 obsolet und folglich aufgehoben.

Art. 17a Abs. 2

Personenwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, sind neu generell vom Geltungsbereich ausgenommen. Militärfahrzeuge für weitere Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt.

Art. 17b Lieferwagen

Die Definition des Lieferwagens wird materiell unverändert neu in zwei Buchstaben geführt (Abs. 1).

Lieferwagen mit einem Leergewicht von über 2'585 kg, die nach dem Abgasmessverfahren für schwere Fahrzeuge genehmigt sind, waren bisher vom Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen. Die Anzahl Lieferwagen, die aufgrund dieser Bestimmung aus dem Geltungsbereich fielen, hat – bei einer insgesamt etwa gleichbleibenden Anzahl in Verkehr gesetzten Lieferwagen – in den letzten Jahren kontinuierlich und merklich zugenommen. Um potentiellen Missbräuchen entgegenzuwirken, wird diese im bisherigen Absatz 2 vorgesehene Ausnahme aufgehoben. Mit der bisher geltenden Bestimmung wurden zudem leichtere, effizientere Fahrzeuge, die oft auch mehr Nutzlast als schwerere Fahrzeuge aufweisen, benachteiligt. Darum sollen künftig sämtliche Lieferwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3'500 kg den CO₂-Zielwerten unterstellt werden. Fehlende CO₂-Werte nach dem WLTP-Verfahren werden gemäss den Formeln in Anhang 4 berechnet oder können vom Importeur mit einer Zyklusmessung ermittelt werden.

Lieferwagen mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, sind neu generell vom Geltungsbereich ausgenommen. Militärfahrzeuge für weitere Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt (Abs. 2)

Art. 17c Abs. 2

Analog zu Artikel 17b wird auch bei den leichten Sattelschleppern die im bisherigen Absatz 2 enthaltene Ausnahme aufgehoben.

Leichte Sattelschlepper mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, sind neu generell vom Geltungsbereich ausgenommen. Militärfahrzeuge für weitere Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt (Abs. 2).

Art. 17c^{bis} Schweres Fahrzeug

Der neue Artikel 17c^{bis} legt fest, für welche schweren Fahrzeuge die CO₂-Emissionsvorschriften gelten (vgl. Art. 10 Abs. 4 des CO₂-Gesetzes). Es sind dies «Lastwagen» nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung vom 19. Juni 1995⁴² über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) sowie «Sattelschlepper» nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS mit einer Achsenkonfiguration von 4 mal 2 und einem Gesamtgewicht von mehr als 16 Tonnen (Abs. 1 Bst. a) oder mit einer Achsenkonfiguration von 6 mal 2 (Abs. 1 Bst. b).

Von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen sind Arbeitsfahrzeuge, wie beispielsweise Abfallsammelfahrzeuge oder Baufahrzeuge. Diese Fahrzeuge fallen auch in der EU nicht unter die entsprechende Verordnung (EU) 2019/1242. Schwere Fahrzeuge mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind, sind auch vom Geltungsbereich ausgenommen. Militärfahrzeuge für weitere

⁴² SR 741.41

Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt. Ebenfalls vom Geltungsbereich ausgenommen sind Fahrzeuge, die vor Juli 2019 produziert wurden. Mit dieser Bestimmung werden namentlich diejenigen Fahrzeuge ausgeschlossen, deren CO₂-Emissionen nicht mittels des VECTO-Simulationstools bestimmt werden mussten. Es handelt sich dabei um das Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, das sämtliche in der EU hergestellten Fahrzeuge seit dem Juli 2019 durchlaufen müssen. Es ist davon auszugehen, dass es sich aufgrund des grossen Zeitraums zwischen Produktion und Inverkehrsetzen um eine sehr kleine Anzahl Fahrzeuge handelt, die gestützt auf diese Bestimmung im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften nicht berücksichtigt werden (Abs. 2).

Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist der Zustand als Basisfahrzeug massgebend (Abs. 3).

Art. 17f

Weil die in Artikel 10 des CO₂-Gesetzes festgelegten Zielwerte neu auf dem WLTP-Verfahren basieren, wird der bisherige Artikel 17f betreffend die anwendbaren Messmethoden für die Bestimmung der Zielwerte, beziehungsweise deren Umrechnung, obsolet und folglich aufgehoben.

2. Abschnitt: Importeure und Hersteller

Art. 17g Importeur

Die bisher in Artikel 17 enthaltene Definition des Importeurs wird verschoben und neu im Artikel 17g geführt.

Die Bestimmung wird um die Fahrzeugkategorie der schweren Fahrzeuge ergänzt. Auch bei diesen gilt derjenige als Importeur, der das Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. Der Verweis auf die Bescheinigung wird um den entsprechenden, für die schweren Fahrzeuge neu eingeführten Artikel 23a ergänzt.

Art. 18 Abs. 1 Bst. c

Analog zu den Importeuren von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen gelten auch die Importeure von schweren Fahrzeugen, abhängig von der Grösse ihrer Neuwagenflotte (Art. 11 Abs. 5 CO₂-Gesetz), als Gross- oder als Kleinimporteure. Artikel 18 Absatz 1, der die Grossimporteure definiert, wird entsprechend ergänzt.

Art. 20 Kleinimporteur

Analog zu den Importeuren von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen gelten auch die Importeure von schweren Fahrzeugen, abhängig von der Grösse ihrer Neuwagenflotte (Art. 11 Abs. 5 CO₂-Gesetz), als Gross- oder als Kleinimporteure. Artikel 20, der die Kleinimporteure definiert, wird entsprechend angepasst.

3. Abschnitt: Bemessungsgrundlagen

Art. 23 Sachüberschrift und Abs. 1

Pflichten der Importeure von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Aufgrund des neuen Artikels 23a, der die Pflichten der Importeure von schweren Fahrzeugen regelt, wird die Sachüberschrift sowie Absatz 1 von Artikel 23 präzisiert bzw. die Bestimmung auf die Importeure von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern eingeschränkt.

Art. 23a Pflichten der Importeure von schweren Fahrzeugen

Wie bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen müssen die Importeure von schweren Fahrzeugen die Daten, die für die Zuweisung eines Fahrzeugs zum Importeur erforderlich sind, vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen des Fahrzeugs bekannt geben (Abs. 1). In Abweichung zu den Personenwagen und den leichten Nutzfahrzeugen wird dabei nach der für die Zulassung verwendeten

Datenquelle unterschieden. Wenn ein schweres Fahrzeug über eine Typengenehmigung, ein Datenblatt oder eine elektronische Übereinstimmungsbescheinigung verfügt, gilt die Datenbekanntgabe an das ASTRA damit als erledigt (Bst. a); andernfalls müssen die Daten vom Importeur aktiv an das BFE bekanntgegeben werden (Bst. b) und das BFE stellt dafür eine Bescheinigung aus.

Importeure von schweren Fahrzeugen müssen die Daten für die Sanktionsberechnung dem BFE bis zum 31. März des Folgejahrs bekanntgeben (Abs. 2). Eine Bekanntgabe vor dem ersten Inverkehrsetzen wird nicht verlangt, weil die für die Sanktionsberechnung erforderlichen VECTO-Daten (vgl. Art. 25a) zum Zeitpunkt der Zulassung noch nicht zwingend aus der elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung ersichtlich bzw. noch unvollständig sind. Damit haben die Importeure die Möglichkeit, die Daten bei Bedarf beim Fahrzeughersteller anzufragen und gegebenenfalls gesammelt einzureichen.

Abweichend von den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden die Pflichten der Importeure nicht nach Gross- und Kleinimporteuren unterschieden. Auch die Vorgabe, dass Kleinimporteure eine Sanktion dem erstmaligen Inverkehrsetzen des Fahrzeugs entrichten müssen (vgl. Art. 35), gilt bei schweren Fahrzeugen nicht.

Art. 25 Sachüberschrift und Abs. 1

Bestimmung der CO₂-Emissionen eines Personenwagens, Lieferwagens oder leichten Sattelschleppers

Aufgrund des neuen Artikels 25a, der die Bestimmung der CO₂-Emissionen eines schweren Fahrzeugs regelt, wird die Sachüberschrift sowie Absatz 1 von Artikel 25 präzisiert bzw. die Bestimmung auf Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschlepper eingeschränkt.

Art. 25a Bestimmung der CO₂-Emissionen eines schweren Fahrzeugs

Bei den schweren Fahrzeugen werden für die Berechnung der CO₂-Sanktion die CO₂-Emissionswerte auf der Basis des VECTO-Simulationsverfahrens gemäss der Verordnung (EU) 2017/2400 verwendet. Im Gegensatz zu den Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sind die CO₂-Emissionen in Gramm je Tonnenkilometer die massgebliche Bemessungsgrösse, da bei den schweren Fahrzeugen zusätzlich zur gefahrenen Strecke die transportierte Last im Vordergrund steht. Die Berechnung der CO₂-Emissionswerte eines schweren Fahrzeugs basiert auf Anhang I Ziffer 2.2 der Verordnung (EU) 2019/1242 (Abs. 1 Bst. b). Dabei wird je Fahrzeug ein über die verschiedenen Einsatzprofile aggregierter Emissionswert herangezogen. Anlässlich des VECTO-Verfahrens wird jedes Fahrzeug einer Fahrzeuguntergruppe zugeordnet. Der Emissionswert sowie die jeweilige Untergruppe sind in der Übereinstimmungsbescheinigung (Position 49.5 bzw. 49.7) oder im Kundeninformationsblatt gemäss der Verordnung (EU) 2017/2400 ersichtlich. Falls die Information zur Fahrzeuguntergruppe fehlt und sie auch nicht aus den weiteren Daten bestimmt werden kann, etwa weil die Angaben zum Führerhaus fehlen, wird das Fahrzeug entsprechend Anhang I Ziffer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 der Fahrzeuguntergruppe «LH» (long-haul, Fernverkehr) zugeordnet (Abs. 1 Bst. a).

Können die CO₂-Emissionen nicht gemäss Absatz 1 bestimmt werden, so gilt analog zu den anderen Fahrzeugarten und in Abhängigkeit der jeweiligen Fahrzeuguntergruppe ein Pauschalwert (Abs. 2 Bst. a) Für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge gilt ein Emissionswert von 0 g CO₂/tkm (Abs. 2 Bst. b).

4. Abschnitt: Berücksichtigung von CO₂-Verminderungen sowie Erleichterungen

Art. 26 Verminderung durch Ökoinnovationen

Der bisherige Artikel 26 wird thematisch auf die zwei Artikel 26 und 26a (neu) aufgeteilt und wo nötig präzisiert. Die in Artikel 26 enthaltene Bestimmung zur anrechenbaren Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen durch den Einsatz von Ökoinnovationen entspricht der bisherigen Regelung in Artikel 26 Absatz 1. Anrechenbar bleiben weiterhin jene Technologien, welche auch von

der europäischen Kommission gemäss Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 anerkannt werden. Da das Konzept der Ökoinnovationen bei schweren Fahrzeugen nicht existiert, wird präzisiert, dass die Bestimmung – wie bisher – nur für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper anwendbar ist. Die im Zuge der Umstellung auf WLTP und übergangsweise eingeführte höhere Gewichtung von Ökoinnovationen gemäss dem bisherigen Absatz 2 ist obsolet und wird deshalb aufgehoben.

Art. 26a Verminderung durch Erd- und Biogas

Der neue Artikel 26a übernimmt inhaltlich die bisher in Artikel 26 Absatz 3 enthaltene Regelung über Fahrzeuge, die mit einem Treibstoffgemisch aus Erd- und Biogas betrieben werden können. Auch bei schweren Fahrzeugen wird von den CO₂-Emissionen der Prozentsatz des biogenen Anteils abgezogen. Die dabei geltende Rundungsregel wird entsprechend ergänzt (Abs. 2).

Art. 26b Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

In Absatz 1 wird die Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen an die CO₂-Emissionen einer Fahrzeugflotte geregelt (vgl. Art. 11a CO₂-Gesetz). Wird einem Fahrzeugimporteur eine bestimmte Menge erneuerbarer synthetischer Treibstoff vertraglich zugerechnet, so kann der Importeur beantragen, dass die durch die Verwendung dieses Treibstoffs erzielte CO₂-Verminderung bei der Berechnung der CO₂-Emissionen seiner Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Gemäss Anhang 4b wird die Verminderung dabei auf die CO₂-Emissionen in g CO₂/km bzw. in g CO₂/tkm unter Berücksichtigung der durchschnittlichen erwarteten Lebensfahrleistung der Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern bzw. der erwarteten gesamten Transportleistung bei schweren Fahrzeugen umgerechnet. Bei der Anrechnung wird nicht nach der Antriebsart der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte unterschieden, sondern lediglich nach dem ersetzten fossilen Treibstoff. Es ist folglich irrelevant, ob die Fahrzeuge in der Neuwagenflotte den fraglichen Treibstoff im Einzelfall verwenden können oder nicht. Der Nachweis, dass der ökologische Mehrwert der anzurechnenden synthetischen Treibstoffe ausschliesslich an die Flotte des gesuchstellenden Fahrzeugimporteurs angerechnet wird (und nicht an andere gesetzliche Pflichten oder andere Importeure), wird mit der Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis im HKN-Register erbracht. Der Fahrzeugimporteur muss sich zu diesem Zweck mit dem Treibstofflieferanten (Inverkehrbringer oder nachfolgender Eigentümer des Herkunftsnachweises) einigen und durch ihn die Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis erfassen lassen. Der physische Stofffluss, bzw. die Abgabe zwecks Verbrauchs im Verkehr, wird dabei entkoppelt von der Anrechnung an die Neuwagenflotte. Auf dem Herkunftsnachweis sind namentlich die Zuordnung zu den CO₂-Emissionsvorschriften, die Bezeichnung des Importeurs sowie der Neuwagenflotte und das Jahr der Anrechnung zu erfassen. Herkunftsnachweise dürfen gemäss Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs für die Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis für Brenn- und Treibstoffe (E-VHBT)⁴³ während höchstens 18 Monaten nach Ende des Produktions- oder Importzeitraums den CO₂-Emissionsvorschriften zugeordnet werden.

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe gelten synthetische Treibstoffe, die unter Verwendung von anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden (Abs. 2 Bst. a). Zudem sind nur Treibstoffe anrechenbar, die gemäss der Entwertung des Herkunftsnachweises für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden, und nicht für andere Zwecke wie etwa zu Feuerungszwecken im Gebäudesektor (Abs. 2 Bst. b). Weiter gelten, wie in Artikel 11a des CO₂-Gesetzes festgelegt, die Anforderungen von Artikel 35d des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983⁴⁴ (USG), bzw. die Detailbestimmungen gemäss der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren sowie emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)⁴⁵, insbesondere was die Erneuerbarkeit, die

⁴³ Die VHBT befand sich vom 21. Februar 2024 bis zum 28. Mai 2024 in der öffentlichen Vernehmlassung. Sie ist Teil der Vernehmlassungsvorlage «Umsetzung des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien auf Verordnungsstufe und weitere Änderungen der betroffenen Verordnungen». Die Unterlagen dazu finden sich unter www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > UVEK.

⁴⁴ SR 814.01

⁴⁵ Die IVTB wird im Rahmen dieser Vorlage neu geschaffen. Siehe separater Erlass und separate Erläuterungen.

verwendete Elektrizität und die Kohlenstoffquelle angeht. Sind diese Anforderungen erfüllt, gilt ein Emissionsfaktor von 0 Gramm CO₂. Wasserstoff als erneuerbarer synthetischer Energieträger zur Verwendung in Brennstoffzellen-Fahrzeugen gilt gemäss Mineralölsteuergesetzgebung nicht als Treibstoff und ist nicht anrechenbar. Es sind nur Treibstoffe zur Anrechnung zugelassen, welche in der Schweiz in Verkehr gebracht und hierzulande verbraucht werden.

Will ein Grossimporteur von Fahrzeugen eine CO₂-Verminderung durch den Einsatz von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen für eine Neuwagenflotte geltend machen, so hat er das entsprechende Gesuch jeweils bis zum 31. Januar nach Ende des betreffenden Jahres beim BFE einzureichen; für Grossimporteure von schweren Fahrzeugen gilt in Analogie zu Artikel 23a Absatz 1 Buchstabe b eine Frist bis zum 31. März des Folgejahres; Kleinimporteure müssen das Gesuch entsprechend Artikel 23 Absatz 4 und Artikel 23a Absatz 2 vor der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs einreichen (Abs. 3). Eine automatische Anrechnung findet nicht statt. Das Gesuch muss namentlich die Bezeichnung des Fahrzeugimporteurs und der Neuwagenflotte (bzw. des betreffenden Jahrs) enthalten.

Art. 26c Erleichterungen bei rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen für die Jahre 2025 und 2030

Weil die Zielwerte per 2025 und per 2030 neu eingeführt bzw. verschärft werden, soll den Grossimporteuren von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie von schweren Fahrzeugen während einer begrenzten Zeit eine Erleichterung für das Erreichen der Zielwerte gewährt werden (Art. 12 Abs. 4 CO₂-Gesetz). Die Erleichterung wird an den Anteil Elektrofahrzeuge in der Neuwagenflotte geknüpft und soll somit einen zusätzlichen Anreiz setzen, vermehrt Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen mit 0 g CO₂/km bzw. 0 g CO₂/tkm in Verkehr zu setzen (Abs. 1). Analog zur entsprechenden Regelung in der EU werden unter Berücksichtigung der Schweizer Marktgegebenheiten Schwellenwerte für den Anteil von Elektrofahrzeugen definiert. Überschreitet der Anteil Elektrofahrzeuge einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs diesen Schwellenwert, werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte rechnerisch um die Überschreitung in Prozent vermindert, wobei sie bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern um höchstens 5 Prozent und bei den schweren Fahrzeugen um höchstens 3 Prozent reduziert werden (Abs. 2). Das Verfehlen der Schwellenwerte hat keine Konsequenz.

5. Abschnitt: Berechnung der CO₂-Emissionen und der individuellen Zielvorgabe sowie die Berechnung und Erhebung der Sanktion

Art. 27 Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs berechnen sich wie bisher aus dem Mittelwert der CO₂-Emissionen der im Referenzjahr erstmals in Verkehr gesetzten Fahrzeuge. Der Inhalt des bisherigen Absatzes 1 wird damit übernommen und zudem im neuen Anhang 4c differenziert nach den Fahrzeugarten in Berechnungsformeln ausgeführt. Diese enthalten insbesondere auch die Erleichterungen gemäss den Artikeln 26 bis 26c. Die bisherigen Absätze 2, 3 und 4 sind obsolet und werden aufgehoben.

Für schwere Fahrzeuge (Ziffer 1.2 des Anhangs 4c) wird wie bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe auf eine Unterteilung in Untergruppen abgestellt. Die CO₂-Mittelwerte nach Untergruppe in der Neuwagenflotte eines Grossimporteurs werden für die Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen gewichtet mit den Untergruppen-Anteilen in der Neuwagenflotte des Importeurs und den je Untergruppe fixen Gewichtungsfaktoren für Kilometerleistung und Nutzlast.

Art. 27a Berechnung der CO₂-Emissionen eines schweren Fahrzeugs

Bei schweren Fahrzeugen wird, analog zur Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen von Neuwagenflotten von Grossimporteuren, der Gewichtungsfaktor für Kilometerleistung und Nutzlast eingerechnet. Die Berechnungsformel wird im Detail ausgeführt in Ziffer 2 von Anhang 4c.

Art. 29 Abs. 1

Die Bestimmung zur Festlegung der Sanktionsbeträge wird um die EU-Verordnung 2019/1242, die für die Festlegung der Höhe der CO₂-Sanktion für schwere Fahrzeuge herangezogen wird, ergänzt.

Art. 30 Sachüberschrift und Abs. 2

Sanktion bei Grossimporteuren

Die Bestimmung zur Rundung von Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, wird auf die schweren Fahrzeuge erweitert. Zudem wird die Sachüberschrift redaktionell angepasst.

Art. 35 Sachüberschrift, Abs 1^{bis} und 3

Sanktion bei Kleinimporteuren

Die Bestimmung, wonach die CO₂-Sanktion bei Kleinimporteuren vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen des Fahrzeugs zu entrichten ist, gilt nicht für die schweren Fahrzeuge. Bei dieser Fahrzeugkategorie wird die CO₂-Sanktion unabhängig vom Status Gross- oder Kleinimporteur erst im Folgejahr berechnet. Dies wird entsprechend präzisiert. Der bisherige Absatz 3 betraf das Jahr 2022 und wird deshalb aufgehoben. Zudem wird die Sachüberschrift redaktionell angepasst.

6. Abschnitt: Berichterstattung und Information der Öffentlichkeit*Art. 36*

Der bisherige 6. Abschnitt, der einzig Artikel 36 enthielt, wird aufgehoben. Dieser regelte die Berichterstattung an die zuständigen parlamentarischen Kommissionen sowie die Information der Öffentlichkeit. Die Publikation von Informationen zu Importeuren und Fahrzeugflotten sowie die Berichterstattung über die Erreichung der Zielwerte sind neu in den Artikeln 13a und 13b des revidierten CO₂-Gesetzes festgehalten.

7. Abschnitt: Verwendung des Ertrags aus der Sanktion nach Artikel 13 des CO₂-Gesetzes*Art. 37*

Der bisherige 7. Abschnitt, der einzig Artikel 37 enthielt, wird aufgehoben. Dieser regelte die Verwendung des Ertrags aus der CO₂-Sanktion. Mit Blick auf das revidierte CO₂-Gesetz besteht kein zusätzlicher Regelungsbedarf mehr. Der bisher in Absatz 1 festgehaltene Grundsatz, wonach der Ertrag dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen wird, ist bereits im Artikel 37 des CO₂-Gesetzes geregelt. Die detaillierte Definition des dem Fonds zuzuweisenden Ertrags auf Verordnungsstufe wird nicht mehr als nötig erachtet. Die Kosten des Vollzugs sollen gemäss Artikel 38 des revidierten CO₂-Gesetzes aus den Erträgen der CO₂-Abgabe entschädigt werden. Nach den gängigen Buchlegungsregeln sollen künftig Verzugszinsen als Ertrag sowie Debitorenverluste und Delkredere als Ertragsminderung verbucht werden. Rückerstattungszinsen werden als Vollzugaufwand gerechnet.

4. Kapitel: Emissionshandelssystem**1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen***Art. 42 Abs. 1 und Abs. 3 Bst. a*

Die freiwillige Teilnahme am EHS nach Artikel 15 CO₂-Gesetz soll neu allen Betreibern von Anlagen mit einer installierten Gesamtfeuerleistungswärmeleistung von mindestens 10 MW offenstehen. Die Voraussetzung der Ausübung einer bestimmten Tätigkeit fällt weg, Absatz 1 wird entsprechend angepasst und Absatz 3 Buchstabe a wird aufgehoben.

Art. 46 Abs. 2

Die anteilmässige Kürzung der kostenlosen Zuteilung für den Fall, dass die verfügbare Menge an Emissionsrechten nicht ausreicht, um alle Ansprüche zu erfüllen, wird neu in Artikel 19 Absatz 7 des CO₂-Gesetzes geregelt. Wie bisher darf die Summe der im Voraus für die Zuteilungszeiträume 2021-2025 und 2026-2030 (vgl. Anhang 9 Ziffer 2.3 der CO₂-Verordnung) berechneten zuzuteilenden Mengen an Emissionsrechten die jährlich maximal für die kostenlose Zuteilung zur Verfügung stehende Menge an Emissionsrechten nicht übersteigen. Diese Menge entspricht der Menge an Emissionsrechten nach Artikel 18 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes, abzüglich der Reserve für künftige oder stark wachsende EHS-Teilnehmer nach Artikel 18 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes. Übersteigt die Summe der im Voraus berechneten zuzuteilenden Emissionsrechte die verfügbare Menge an Emissionsrechten, wird weiterhin eine lineare Kürzung aller Zuteilungen mittels eines sektorübergreifenden Korrekturfaktors vorgenommen. Dieser kann neu bis auf 5 Prozent begrenzt werden, soweit dafür zurückbehaltene Emissionsrechte nach Artikel 45 Absatz 2 der CO₂-Verordnung zur Verfügung stehen, die nicht kostenlos zugeteilt werden. Aufgrund der Reduktion der maximal verfügbaren Emissionsrechte nach Artikel 45 Absatz 1 der CO₂-Verordnung (vgl. Erläuterungen zur Änderung von Anh. 8 Ziff. 1), wird der sektorübergreifende Korrekturfaktor für das Jahr 2025 neu berechnet.

1a. Abschnitt: Betreiber von Luftfahrzeugen*Art. 46e Abs. 3 und 4*

Im Einklang mit den Regulierungen der EU behält das BAFU ab 2025 keine Emissionsrechte für neue oder wachstumsstarke Betreiber von Luftfahrzeugen zurück. Bereits im Jahr 2024 wurden gemäss der Übergangsbestimmung in Artikel 146y keine solchen Emissionsrechte mehr zurückbehalten. Die Absätze 3 und 4 von Artikel 46e werden daher aufgehoben.

3. Abschnitt: Datenerhebung und Monitoring*Art. 52 Abs. 1 und 5*

Absatz 1 wird redaktionell überarbeitet.

Der in der bisherigen Bestimmung genannte Verweis auf die Richtlinie 2003/87/EG der EU⁴⁶ sowie die dazugehörige Fussnote wird aktualisiert. Wie bisher müssen Luftfahrzeugbetreiber, die bestimmte Schwellenwerte unterschreiten und deshalb als Kleinemittenten gelten, ihren Monitoringbericht nicht verifizieren lassen, wenn nachfolgende Bedingungen erfüllt sind. Der Luftfahrzeugbetreiber muss das von der EU nach der Verordnung (EU) Nr. 606/2010 zugelassene Instrument benutzen und dabei die von Eurocontrol generierten Daten unverändert übernehmen.⁴⁷ Verändert der Luftfahrzeugbetreiber diese Daten nachträglich, muss der Monitoringbericht in jedem Fall verifiziert werden. Dies wird mit der vorliegenden Änderung präzisiert (Abs. 5).

4. Abschnitt: Pflicht zur Abgabe von Emissionsrechten*Art. 55 Abs. 1^{bis}*

Für CO₂, das abgeschieden und dauerhaft gespeichert oder chemisch gebunden und somit nicht emittiert wird, müssen keine Emissionsrechte abgegeben werden. Beantragt werden kann dies für in der Schweiz dauerhaft geologisch gespeichertes oder chemisch gebundenes CO₂, wenn die Anforderungen gemäss Anhang 19 erfüllt sind (Bst. a). Damit für in Produkten chemisch gebundenes

⁴⁶ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/795, ABl. L, 2024/795, 29.2.2024.

⁴⁷ Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Kommission vom 9. Juli 2010 zur Genehmigung eines von der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) entwickelten vereinfachten Instruments zur Schätzung des Treibstoffverbrauchs bestimmter Luftfahrzeugbetreiber, die Kleinemittenten sind, Fassung gemäss ABl. L 175 vom 10.7.2010, S. 25.

CO₂ keine Emissionsrechte abgegeben werden müssen, darf dieses weder beim Gebrauch noch im Rahmen der Entsorgung des Produkts in die Atmosphäre gelangen können. Die geologische Speicherung ist auch in genehmigten Speicherstätten in Vertragsstaaten des EWR möglich; im EWR ist auch die dauerhafte chemische Bindung in Produkten gemäss den Regeln im EU EHS zulässig (Bst. b). Für CO₂, das abgeschieden und anschliessend genutzt und emittiert wird, bleibt die Abgabepflicht für den Betreiber der Anlagen, der das CO₂ verursacht hat, bestehen. Dies unabhängig der Art und Weise, des Zeitpunkts und des Orts der Nutzung.

5. Abschnitt: Emissionshandelsregister

Art. 65 Bst. g

Buchstabe g wird ergänzt, da sich Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung neu in einem bestimmten Umfang Bescheinigungen für die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung anrechnen lassen können (vgl. Art. 72e)

5. Kapitel: Verpflichtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

1. Abschnitt: Voraussetzungen und Inhalt

Art. 66 Voraussetzungen

Betreiber von Anlagen, die eine wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeit ausüben, können sich gegenüber dem Bund verpflichten, die Treibhausgasemissionen jährlich bis zum Jahr 2040 in einem bestimmten Umfang zu vermindern (Verminderungsverpflichtung). Dafür erhalten sie die bereits bezahlte CO₂-Abgabe zurückerstattet. Für die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude sowie für Privatpersonen soll hingegen weiterhin keine Befreiung möglich sein. Bei Arealen, Mischnutzungen und Wärmelieferanten müssen daher mindestens 60 Prozent der ausgestossenen Treibhausgasemissionen am Standort auf eine befreiungsberechtigte Tätigkeit zurückgehen (Abs. 1).

Absatz 2 definiert die wirtschaftliche Tätigkeit. Diese liegt in Abgrenzung zu privaten Tätigkeiten dann vor, wenn der Betreiber im Handelsregister eingetragen ist (Bst. a) und über eine UID-Nummer verfügt (Bst. b). In Abgrenzung zu öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten, wird die wirtschaftliche Tätigkeit in Konkurrenz zu anderen Marktteilnehmern erbracht und unterliegt weder dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019⁴⁸ über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) noch der Interkantonalen Vereinbarung vom 25. November 1994/15. März 2001⁴⁹ über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB).

Die Verminderungsverpflichtung ist als klimapolitisches Instrument für treibhausgasintensive Industrie und Gewerbe vorgesehen, nicht für den Wohnungsbereich, wo die CO₂-Abgabe Einsparungen auslösen soll. Entsprechend gilt die Herstellung von Wärme oder Kälte für Wohngebäude nicht als wirtschaftliche Tätigkeit und bleibt CO₂-Abgabepflichtig (Abs. 3).

Als öffentlich-rechtliche Tätigkeit im Sinne der CO₂-Gesetzgebung gelten Tätigkeiten, die durch das Gemeinwesen erbracht werden und dem öffentlichen Beschaffungswesen (BöB oder IVöB) unterliegen (Abs. 4). Absatz 5 nennt die öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten, für die eine Verminderungsverpflichtung möglich ist. Es handelt sich um Tätigkeiten, bei denen ein offensichtlicher Wettbewerb zu nicht öffentlich-rechtlichen Anbietern besteht. Analog den nicht öffentlich-rechtlichen Produzenten von Fernwärme oder Fernkälte, können öffentlich-rechtliche Produzenten eine Verminderungsverpflichtung eingehen, sofern höchstens 40 Prozent der eingesetzten fossilen Brennstoffe für die Herstellung von Raumwärme oder Kälte für Wohngebäude eingesetzt werden (Bst. e).

⁴⁸ SR 172.056.1

⁴⁹ SR 172.056.5

Art. 66a Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Der Umfang der Verminderungsverpflichtung wird mittels eines Treibhausgas-effizienzziels oder mit einem Massnahmenziel festgelegt (Abs. 1). Buchstabe a definiert als Mindestanforderung an eine Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel, dass dieses eine jährliche Steigerung der Treibhausgas-effizienz von mindestens 2.5 Prozent gegenüber dem Ausgangswert beinhaltet, auch wenn das in der Zielvereinbarung ermittelte Treibhausgas-effizienzziel weniger beträgt. Der Ausgangswert bezieht sich auf die beiden Jahre vor Beginn der Laufzeit der Zielvereinbarung. Liegt das Treibhausgas-effizienzziel der Zielvereinbarung über 2.5 Prozent, so wird der höhere Wert für die Verminderungsverpflichtung verfügt. Als Mindestanforderung für eine Verminderungsverpflichtung gilt, dass das Treibhausgas-effizienzziel eine jährliche Steigerung der Treibhausgas-effizienz von mindestens 2.5 Prozent beinhaltet, auch wenn das in der Zielvereinbarung ermittelte Treibhausgas-effizienzziel geringer ausfällt. Liegt das Treibhausgas-effizienzziel der Zielvereinbarung über 2.5 Prozent, so wird der höhere Wert für die Verminderungsverpflichtung verfügt. Der Wert von 2.5 Prozent leitet sich als Mittelwert vom Sektorziel der gesamten Industrie gemäss Artikel 4 KIG ab. Für das Erreichen des Zwischenziels 2040 ist eine jährliche Reduktion von mindestens 1.95 Prozent notwendig. Für Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung, die im Dekarbonisierungsplan aufzeigen müssen, wie sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2040 massgeblich reduzieren und die als Gegenleistung für die Reduktion die CO₂-Abgabe zurückerstattet erhalten, ist der Zwischenwert gemäss KIG, der auch für die abgabebzahlenden Unternehmen gilt, zu tief. Dies auch, da Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung bis 2030 einen Teil der Verminderung mit ausländischen Bescheinigungen erzielen können. Wird das Netto-Null-Ziel bis 2050 linearisiert, ergibt sich eine jährliche Reduktion von 3.32 Prozent. Dieser Zielwert ist für die Jahre 2025-2040 tendenziell zu hoch, da mit der Technologieentwicklung zu erwarten ist, dass gewisse relevante Dekarbonisierungs-massnahmen erst nach 2040 umgesetzt werden. Das Treibhausgas-effizienzziel muss nicht jährlich, sondern über die Dauer der Zielvereinbarung eingehalten werden. Für die Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel gilt als Mindestanforderung eine Massnahmenwirkung, die jährlich 2.5 Prozent der Treibhausgasemissionen des Ausgangswerts der Zielvereinbarung beträgt. Das Massnahmenziel muss nicht jährlich, sondern über die Dauer der Zielvereinbarung eingehalten werden. Der Ausgangswert bezieht sich auf die beiden Jahre vor Beginn der Laufzeit der Zielvereinbarung. Der Mindestwert wird angewendet, wenn die Zielvereinbarung eine tiefere Massnahmenwirkung ausweist. Weist sie eine höhere Massnahmenwirkung aus, wird der effektive Wert aus der Zielvereinbarung verfügt. Der Wert von 2.5 Prozent leitet sich analog dem Treibhausgas-effizienzziel ab (Bst. b).

Massgebende Treibhausgasemissionen sind neben CO₂-Emissionen aus der Nutzung fossiler Regelbrennstoffe und fossiler Abfallbrennstoffe auch Emissionen aus Prozessen wie bspw. geogene CO₂-Prozessemissionen oder Emissionen, die bei der Herstellung von Stahl und Ethen entstehen. Teil der Verminderungsverpflichtung können auch Massnahmen sein, die CO₂ abscheiden, dauerhaft im Untergrund speichern oder chemisch binden und somit dazu führen, dass das CO₂ nicht emittiert wird. In der Schweiz dauerhaft geologisch gespeichertes oder chemisch gebundenes CO₂ muss die Anforderungen gemäss Anhang 19 erfüllen. Damit in Produkten chemisch gebundenes CO₂ als Massnahme geltend gemacht werden kann, darf dieses weder beim Gebrauch noch im Rahmen der Entsorgung des Produkts in die Atmosphäre gelangen. Die geologische Speicherung ist auch in einer genehmigten Speicherstätten in Vertragsstaaten des EWR möglich (Abs. 2).

Nach Absatz 3 werden für eine Verminderungsverpflichtung in der Zielvereinbarung alle Massnahmen mit einer Amortisationsdauer von bis zu sechs Jahren und von bis zu zwölf Jahren bei Massnahmen an Gebäuden und Anlagen erfasst. Die Amortisationsdauer berechnet sich gemäss BFE Richtlinie⁵⁰ basierend auf dem prozentualen Anteil der Investitionskosten der für die CO₂-Verminderung eingesetzt wird, der Massnahmenwirkung und dem Preis des Energieträgers inklusive CO₂-Abgabe und exklusive

⁵⁰ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Anhang 4: Spezielle Massnahmen. Abrufbar unter: www.zv-energie.admin.ch > Hilfsmittel.

Mehrwertsteuer.⁵¹ Diese Anforderungen gelten nicht für Zielvereinbarungen, die vor dem 1. Januar 2025 abgeschlossen wurden. Bei bestehenden Zielvereinbarungen werden bis zum Ende der Laufzeit die bisherigen Amortisationsdauern beibehalten (Art. 146aa).

Art. 67 Verminderungsverpflichtung mit Treibhausgas-effizienzziel

Den Betreibern von Anlagen stehen beim Eingehen einer Verminderungsverpflichtung zwei unterschiedliche Modelle zur Auswahl: das Treibhausgas-effizienzziel oder das Massnahmenziel (siehe Art. 66a). Ein Treibhausgas-effizienzziel können nur Betreiber von Anlagen abschliessen, die in beiden dem Gesuch vorangegangenen Jahren im Regelbetrieb mindestens 500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben (Abs. 1 Bst. a) oder die Rückerstattung des Netzzuschlags (RNZ) nach Artikel 39 des EnG beantragen wollen (Bst. b). Das Treibhausgas-effizienzziel weist, abweichend vom bisherigen absoluten Emissionsziel, einen relativen Effizienzzielwert in Prozent aus. Die Betreiber müssen über eine gültige Zielvereinbarung mit dem Bund gemäss EnG verfügen, die im Zielvereinbarungs- und Monitoring-Tool des Bundes (ZVM-Tool) in Kraft ist. Damit eine bestehende Zielvereinbarung verwendet werden kann, muss der geografische Perimeter mit der Verminderungsverpflichtung übereinstimmen und der Schwellenwert von mindestens 500 Tonnen CO₂eq, ausgenommen bei Zielvereinbarungen für RNZ, erreicht sein.

Art. 68 Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel

Das bisherige Massnahmenziel wird weitergeführt. Es stellt in der Erarbeitung und im jährlichen Monitoring eine Vereinfachung gegenüber dem Treibhausgas-effizienzziel dar und kann nur von Betreibern von Anlagen beantragt werden, die in den beiden dem Gesuch vorangegangenen Jahren im Regelbetrieb nicht mehr als 1'500 Tonnen CO₂eq pro Jahr ausgestossen haben. Die Betreiber müssen über eine gültige Zielvereinbarung mit dem Bund gemäss EnG verfügen, die im ZVM-Tool in Kraft ist. Damit eine bestehende Zielvereinbarung verwendet werden kann, muss der geografische Perimeter mit der Verminderungsverpflichtung übereinstimmen und der Schwellenwert von maximal 1'500 Tonnen CO₂eq eingehalten sein.

Art. 68a Gemeinschaft für Verminderungsverpflichtung

Mehrere Betreiber von Anlagen können sich zusammenschliessen und gemeinsam eine Verminderungsverpflichtung mit einem Treibhausgas-effizienzziel oder Massnahmenziel eingehen. Ein solcher Zusammenschluss von Anlagen ist auch dann möglich, wenn ein juristisches Unternehmen als Betreiber an verschiedenen Standorten Anlagen betreibt. Die Gemeinschaft verpflichtet sich, gemeinsam die Treibhausgasemissionen zu vermindern und die Verminderungsverpflichtung einzuhalten. An jedem Standort müssen die Voraussetzungen auch für eine alleinige Verminderungsverpflichtung nach Art. 66 erfüllt sein. So muss z.B. jeder einzelne Betreiber einer Tätigkeit nachgehen, die zur Abgabebefreiung berechtigt und Massnahmen am eigenen Standort herleiten können (Abs. 1).

Der geografische Perimeter der Zielvereinbarung muss dem Perimeter der Verminderungsverpflichtung entsprechen. Im Rahmen des Gesuchs ist daher sicherzustellen, dass in der Zielvereinbarung für jeden Standort das individuelle Potential abgebildet ist und die Massnahmen hergeleitet werden. Eine Gemeinschaft für Verminderungsverpflichtung wird auf Anlagen an maximal 50 Standorten begrenzt. Die Erfahrungen der letzten Verpflichtungsperiode mit Gruppengrössen von über 50 Standorten hat gezeigt, dass eine Vielzahl der Betreiber keine eigenen Massnahmen umgesetzt haben, sondern von der Massnahmenwirkung einzelner anderer Gruppenmitglieder profitierten. Mit der steigenden Anzahl von Standorten werden Zielvereinbarungen, Dekarbonisierungspläne und Rückerstattungsgesuche zunehmend unübersichtlich. Zudem kann bei einer Gemeinschaft, in der mehr als 50 Standorte zusammengeschlossen sind, die Qualität der Prüfungen und Audits nicht mehr sichergestellt werden.

⁵¹ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Kapitel 5.4 Wirtschaftlichkeitsberechnung; Link: [Hilfsmittel \(admin.ch\)](#)

Eine Obergrenze für die Anzahl Anlagen, die sich zu einer Gemeinschaft zusammenschliessen können, ist der Qualitätssicherung und der Wirksamkeit dieses Instruments somit förderlich (Abs. 2).

Der Dekarbonisierungsplan muss alle Standorte der Verminderungsverpflichtung abdecken. Wurden mehrere individuelle Dekarbonisierungspläne erstellt, können diese bei der Einreichung zusammengefasst werden (Abs. 3).

Die Emissionsgemeinschaft muss sodann eine Vertretung bezeichnen. Diese ist die Ansprechperson für das BAFU, reicht das Gesuch und den Monitoringbericht ein und ist der Verfügungsadressat (Abs. 4).

2. Abschnitt: Gesuch um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung

Art. 69

Betreiber von Anlagen, die eine Verminderungsverpflichtung abschliessen wollen, müssen dem BAFU über das Informations- und Dokumentationssystem (CORE) bis am 1. September des Vorjahres ein Gesuch einreichen (Abs. 1). Eine Verminderungsverpflichtung beginnt aus Vollzugsgründen immer am 1. Januar eines Jahres und dauert bis zum 31. Dezember 2040. Für eine Verminderungsverpflichtung ab 2025 oder ab 2026 ist das Gesuch bis am 1. September 2025 einzureichen (Art. 146ab).

Absatz 2 legt fest, welche Angaben das Gesuch in jedem Fall enthalten muss:

- Name und Adresse des Betreibers der Anlage, der das Gesuch einreicht, dem die Verfügung zugestellt wird und der bei einer Gemeinschaft die Interessen der in der Verminderungsverpflichtung zusammengeschlossenen Betreiber vertritt (Bst. a).
- Namen und Adressen aller Anlagen einer Gemeinschaft für eine Verminderungsverpflichtung (Bst. b). Diese werden in der Verfügung aufgelistet, damit das BAZG die CO₂-Abgabe zurückerstatten kann.
- Angaben über die wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeit; bei Gemeinschaften für eine Verminderungsverpflichtung für alle eingeschlossenen Anlagen (Bst. c).
- Angaben über die ausgestossenen Treibhausgasemissionen der beiden vergangenen Jahre in Tonnen CO₂eq. Da das Gesuch im Vorjahr eingereicht wird, sind dies bei einer Verminderungsverpflichtung ab 2026 die Emissionen der Jahre 2023 und 2024 (Bst. d)
- Eine Analyse des Verminderungspotentials gemäss BFE Richtlinie⁵² (Bst. e)
- die EGID-Nummern und UID-Nummern aller in der Verminderungsverpflichtung eingeschlossenen Anlagen (Bst. f und g) für den Ausschluss vom Gebäudeprogramm und zur Information über die wirtschaftliche Tätigkeit.
- die AHV-Ausgleichskassen und alle AHV-Abrechnungsnummern (Bst. h) für den Ausschluss von der Rückverteilung der CO₂-Abgabe. Umfassen diese AHV-Abrechnungsnummern auch Mitarbeitende an Standorten, die nicht von der CO₂-Abgabe befreit sind oder am EHS teilnehmen, ist die Aufteilung der Lohnsummen auf die Standorte anzugeben (Bst. i)
- Eine aktuelle Zielvereinbarung einschliesslich dem angestrebten Treibhausgaseffizienzziel oder Massnahmenziel (Bst. j)

Das BAFU kann weitere Angaben verlangen, sofern diese für die Festlegung der Verminderungsverpflichtung nötig sind (Abs. 3). Es kann zudem verlangen, dass Betreiber, die andere als fossile Regelbrennstoffe einsetzen (bspw. fossile Abfallbrennstoffe), ein Monitoringkonzept gemäss Artikel 51 einreichen (Abs. 4). Überdies hat das BAFU die Möglichkeit, die Frist für die Einreichung der Angaben nach Buchstaben e und j (Analyse des Verminderungspotentials und die Zielvereinbarung) angemessen zu verlängern (Abs. 5).

⁵² Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Anhang 4: Spezielle Massnahmen. Abrufbar unter: www.zv-energie.admin.ch > Hilfsmittel.

Art. 70

Der Artikel zum Ausstellen von Verfügungen wird aufgehoben, da diese Bestimmung nicht nötig ist. Es ergibt sich aus Artikel 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968⁵³ (VwVG), was eine Verfügung ist. Da das Gesuch beim BAFU eingereicht werden muss, ist auch klar, dass das BAFU diese Verfügung erlässt.

Art. 71

Der Artikel zur Produktverbesserung ausserhalb der eigenen Produktionsanlagen wird aufgehoben, da der Artikel 31 Absatz 5 CO₂-Gesetz nach 2024 nicht weitergeführt wird.

3. Abschnitt: Monitoringbericht und Dekarbonisierungsplan*Art. 72* Monitoringbericht

Betreiber von Anlagen reichen über das Zielvereinbarungs- und Monitoring-Tool des Bundes (ZVM-Tool) beim BFE jährlich bis zum 31. Mai des Folgejahres ihren Monitoringbericht in der vorgeschriebenen Form ein. Der Aufwand für das Erstellen des Monitoringberichts ist vergleichbar mit der Verpflichtungsperiode 2013 bis 2024 und hängt wesentlich von der Komplexität der Anlagen ab. Nutzen Betreiber von Anlagen ihre Zielvereinbarungen für verschiedene Verwendungszwecke, profitieren sie davon, dass der Aufwand nur einmal anfällt (Abs. 1).

Der Bericht enthält Angaben über die effektiven Treibhausgasemissionen (Abs. 2 Bst. a), die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung (Bst. b) und daraus abgeleitet beim Treibhausgas-effizienzziel die Entwicklung der Treibhausgas-effizienz (Bst. c). Zur Plausibilisierung der effektiven Emissionen und der Rückerstattung der CO₂-Abgabe ist die Entwicklung der Produktionsindikatoren (Bst. d) und eine Warenbuchhaltung aller eingesetzten Brennstoffe einzureichen (Bst. e). Treten Abweichungen zu den Zielwerten der Verminderungsverpflichtung auf, sind diese zu begründen und allfällige Korrekturmassnahmen zu beschreiben (Bst. f). Massnahmen, für die Bescheinigungen ausgestellt oder Finanzhilfen nach Artikel 6 KIG gesprochen wurden, sowie Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme, die eine Förderung nach Artikel 113e erhalten, tragen nicht zur Einhaltung der Verminderungsverpflichtung bei und sind deshalb im Monitoring als spezielle Massnahmen gemäss der BFE Richtlinie⁵⁴ separat auszuweisen (Bst. g). Zur besseren Übersicht sind all diese Daten in einer Tabelle in Form einer Zeitreihe den Daten der Vorjahre und den Zielwerten gegenüberzustellen (Bst. h). Bei Gemeinschaften sind im Monitoringbericht die Daten nach den Buchstaben a, b, d, e und g für alle Standorte einzeln anzugeben. In Emissionsgemeinschaften mit mehr als 20 Anlagen, können die Daten als Summe abgebildet werden.

Für Biomasseanteile von Brennstoffen darf nur dann ein Emissionsfaktor von null angewendet werden, wenn der Kohlenstoff im verursachten Kohlendioxid aus dem natürlichen Kreislauf stammt. Der Betreiber muss nachweisen, dass die entsprechende Menge an Herkunftsnachweisen im HKN-Register dem Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung zugeordnet wurde. Auf Verlangen sind die Daten der einzelnen Anlagen nachzureichen (Abs. 3).

Weitere Angaben können verlangt werden, sofern sie zur Beurteilung des Monitorings notwendig sind (Abs. 4).

Art. 72a Inhalt des Dekarbonisierungsplans

Neu ist als Teil der Verminderungsverpflichtung nach Artikel 31a Buchstabe b des CO₂-Gesetzes ein Dekarbonisierungsplan einzureichen. Der für die Erstellung benötigte Aufwand hängt wesentlich von der Komplexität der abzubildenden Prozesse ab. Da der Plan erst innerhalb von 3 Jahren ab Beginn der

⁵³ SR 172.021

⁵⁴ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Anhang 4: Spezielle Massnahmen. Abrufbar unter: www.zv-energie.admin.ch > Hilfsmittel.

Verminderungsverpflichtung einzureichen ist, kann der Initialaufwand für eine Verminderungsverpflichtung über mehrere Jahre verteilt werden, was den Betreiber entlastet.

Die Wahl der Methode zur Erstellung des Dekarbonisierungsplans ist grundsätzlich frei, jedoch sind folgende Mindestanforderungen nach Absatz 1 einzuhalten: Buchstabe a legt fest, dass die direkten Treibhausgasemissionen gemäss Definition in Artikel 2 des KIG abzubilden sind, wobei nur die fossilen Brennstoffe obligatorisch in die Bilanz einbezogen werden müssen. Die Betreiber können freiwillig andere Quellen ihrer direkten Emissionen (Treibstoffe) und indirekten Emissionen (Strom oder Wärmebezug), sowie Emissionen von vor- oder nachgelagerten Prozessen einbeziehen. Die Beschreibung der Anlagen und Prozesse (Bst. b) und deren zugeordnete Emissionen ist Basis für die Analyse und Beschreibung der technischen Lösungen, mit denen Treibhausgasemissionen vermieden werden können (Bst. c). Die im Dekarbonisierungsplan enthaltenen Massnahmen sind aus der Analyse abzuleiten und so zu definieren, dass die kumulative Wirkung der Massnahmen zur Zielerreichung führt (Bst. d), und dass der Absenkpfad gemäss Buchstabe e eingehalten wird. Die Massnahmen des Dekarbonisierungsplans müssen dabei nicht Teil der Zielvereinbarung sein. Gemäss Buchstabe e orientiert sich das Ziel 2040 des Dekarbonisierungsplans am Ziel gemäss den Artikeln 3 und 4 KIG. Mit anderen Worten ist der Absenkpfad so festzulegen, dass bei einer linearen Weiterführung bis 2050, ausgenommen bei schwer vermeidbaren Emissionen, keine Treibhausgasemissionen mehr ausgestossen werden. Die Betreiber können freiwillig Zwischenziele oder Ziele nach 2040 festlegen.

Die Massnahmenliste ist ein zentrales Element des Dekarbonisierungsplans und muss mindestens folgende Angaben enthalten: eine genaue Beschreibung der Massnahmen (Abs. 2 Bst. a), eine Kostenschätzung der Umsetzung (Planungs-, Investitions- und Betriebskosten; Bst. b), die errechnete Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die errechneten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq, sowie den Einfluss auf den Energieverbrauch (Zu- oder Abnahme) (Bst. c). Zudem ist ein Zeitplan für die vorgesehene Umsetzung von der Inbetriebnahme bis zum Entfalten der vollen Wirkung der Massnahmen (Bst. d) zu erstellen.

Individuelle Fahrpläne für Unternehmen nach Artikel 5 des Vorschlags zur Verordnung zum Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (E-Klimaschutz-Verordnung, E-KIV⁵⁵) können als Dekarbonisierungspläne verwendet werden, da der Emissionsumfang und die zeitliche Dauer weiter gefasst sind als die Mindestanforderungen der Dekarbonisierungspläne. Die Betreiber müssen sich jedoch an die spezifischen Anforderungen halten, insbesondere an das Format der Datenlieferung. Die E-KIV sieht für Branchen auch die Möglichkeit vor, sogenannte Musterfahrpläne zu erstellen. Der Inhalt eines Musterfahrplans unterscheidet sich in gewissen Punkten vom Fahrplan eines individuellen Unternehmens. So erfolgt bspw. eine relative Schätzung der Massnahmenwirkung auf eine Prozentangabe über die gesamte Branche. Aufgrund dieser Unterschiede können Musterfahrpläne nicht direkt als Dekarbonisierungspläne dienen. Betreiber von Anlagen, die sich zu einer Gemeinschaft nach Artikel 68a zusammenschliessen und derselben Branche angehören, können sich bei der Erarbeitung des Dekarbonisierungsplans jedoch am Musterfahrplan nach Artikel 6 E-KIV orientieren, insbesondere bezüglich der Massnahmenplanung.

Emissionsverminderungen für Projekte ausserhalb des Unternehmens (Kompensation oder Offsetting durch externe Reduktionsprojekte), Bescheinigungen oder Zertifikate unter freiwilligen Standards, sind für die Ziele des Dekarbonisierungsplans nicht anrechenbar (Abs. 3).

Art. 72b Verifizierung des Dekarbonisierungsplans

Damit die inhaltliche Qualität der Dekarbonisierungspläne sichergestellt ist, müssen sie durch eine registrierte Beraterin oder einen registrierten Berater auf Kosten der Betreiber verifiziert werden. Zugelassen sind Beraterinnen und Berater, die das Bundesamt für Energie (BFE) gemäss Artikel 9 der E-KIV registriert hat. Das BFE führt eine öffentliche Liste der zugelassenen Beraterinnen und Berater.

⁵⁵ Verabschiedung ausstehend. Die dazugehörigen Vernehmlassungsunterlagen sind abrufbar unter: www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > Startseite Vernehmlassungen > Suchbegriff: Klimaschutz-Verordnung

Art. 72c Einreichung und Aktualisierung des Dekarbonisierungsplans

Spätestens bis zum 31. Dezember des dritten Jahres der Verminderungsverpflichtung ist dem BAFU ein Dekarbonisierungsplan einzureichen. Bei einer Verminderungsverpflichtung ab 2025 ist die Frist somit der 31. Dezember 2027. Das BAFU legt die Form fest, wie der Dekarbonisierungsplan übermittelt werden muss. Vorgesehen ist, dass im PDF-Format der vollständige Plan übermittelt werden kann. Das BAFU stellt zudem ein Formular für bestimmte Basisdaten des Dekarbonisierungsplans zur Verfügung, welche in das Informations- und Dokumentationssystem (CORE) eingelesen werden wie bspw. Ausgangspunkt, Zielwert 2040, die vorgesehenen Massnahmen, deren Umsetzungszeitpunkt und die geschätzte Wirkung (Abs. 1).

Absatz 2 legt fest, dass die Aktualisierung des Dekarbonisierungsplans alle drei Jahre bis zum 31. Dezember eingereicht werden muss. Wird die erste Version des Dekarbonisierungsplans bspw. im Jahr 2026 eingereicht, hat die Aktualisierung bis am 31. Dezember 2029 zu erfolgen. Im Rahmen der Aktualisierung sollten insbesondere die Entwicklung der effektiven Emissionen und die Wirkung der getroffenen Massnahmen in Bezug auf den Zielpfad evaluiert werden. Zeigt sich eine Lücke zwischen dem Reduktionspfad und den effektiven Treibhausgasemissionen, so ist eine Begründung sowie eine Neubewertung der Massnahmen oder des Verminderungspotentials angezeigt.

Analog zur Lieferung der ersten Version des Dekarbonisierungsplans muss die Aktualisierung als PDF und zusätzlich mit BAFU Formular eingereicht werden, damit die relevanten Daten in das Informations- und Dokumentationssystem (CORE) eingelesen werden können (Abs. 3).

4. Abschnitt: Erfüllung der Verminderungsverpflichtung**Art. 72d** Nichtanrechnung von Emissionsverminderungen

Bei Betreibern mit einer Verminderungsverpflichtung tragen Massnahmen, für die Bescheinigungen ausgestellt wurden oder eine Finanzhilfe bspw. für neuartige Technologien und Prozesse nach Artikel 6 KIG oder für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme nach Artikel 113e gewährt wird, nicht zur Einhaltung der Verminderungsverpflichtung bei. Dazu weist der Betreiber die Wirkung als spezielle Massnahme gemäss der BFE Richtlinie⁵⁶ separat aus. Beim Treibhausgas-effizienzziel wird für die Prüfung, ob die Verminderungsverpflichtung eingehalten wird, die Massnahmenwirkung der speziellen Massnahmen nicht angerechnet und die verminderten Emissionen zu den effektiv ausgestossenen Emissionen addiert. Im Massnahmenziel können spezielle Massnahmen nicht Teil der Massnahmenliste sein. Werden Bescheinigungen ausgestellt, erfolgt die Anrechnung der davon erfassten Emissionen gemäss der dem BAFU nach Artikel 9 Absatz 7 gemeldeten Anzahl ausgestellter Bescheinigungen pro Anlage als zusätzliche Emissionen (Bst. a). Ansonsten werden die Angaben gemäss Monitoring nach Artikel 72 Absatz 2 Buchstabe g verwendet (Bst. b).

Art. 72e Anrechnung von Bescheinigungen an die Erfüllung der Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030

Die Verminderungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn das festgelegte Treibhausgas-effizienzziel oder Massnahmenziel erreicht wurde. Für die Beurteilung, ob die Verminderungsverpflichtung erfüllt wird, gelten nicht das einzelne Jahr, sondern die Zeitspannen 2025-2030 und 2031-2040. Hat ein Betreiber das festgelegte Treibhausgas-effizienzziel oder Massnahmenziel für die Zeitspanne 2025-2030 nicht erreicht, kann er sich zur Deckung der Ziellücke für die Erfüllung seiner Verminderungsverpflichtung nationale oder internationale Bescheinigungen anrechnen lassen. Der Umfang darf dabei höchstens 2.5 Prozent der effektiven Treibhausgasemissionen der Jahre 2025-2030 betragen (Abs. 1). Der Wert von 2.5 Prozent leitet sich vom Mindestwert des Treibhausgas-effizienzziels und des Massnahmenziels ab. Werden bis 2030 rund 75 Prozent der Soll-Massnahmenwirkung erzielt, sollte der Betreiber in der

⁵⁶ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Anhang 4: Spezielle Massnahmen. Abrufbar unter: www.zv-energie.admin.ch > Hilfsmittel.

Regel mit der Abgabe von Bescheinigungen im Umfang von 2.5 Prozent seine Verminderungsverpflichtung erfüllen können.

Die zulässige Menge an anrechenbaren Bescheinigungen wird reduziert, wenn der Betreiber beispielsweise in Folge einer verkürzten Verminderungsverpflichtung nach 2025 oder aufgrund einer Betriebsschliessung vor 2030 nur zeitweise von der CO₂-Abgabe befreit ist (Abs. 2). Für die Zeitspanne 2031-2040 ist keine Möglichkeit zur Anrechnung von Bescheinigungen vorgesehen.

Art. 72f Nichtberücksichtigung zusätzlicher Treibhausgasemissionen bei Wechsel des Energieträgers und bei Stromproduktion infolge Reserveabruf

Die bisherigen Übergangartikel 146v und 146w, welche bis 2024 befristet sind, werden neu in Artikel 72f weitergeführt.

Zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von Zweistoffanlagen in einem Brennstoffwechsel – der vom WBF oder UVEK empfohlen oder durch den Bundesrat verordnet wurde – begründet sind, werden bei der Erfüllung der Verminderungsverpflichtung nicht als Emissionen des Betreibers berücksichtigt (Abs. 1, Bst. a). Dies gilt auch für zusätzliche Treibhausgasemissionen, die bei einem Betreiber von WKK-Anlagen infolge eines Reserveabrufs der Winterreserveverordnung vom 25. Januar 2023⁵⁷ (WResV) begründet sind (Bst. b).

Für die Nichtberücksichtigung der Treibhausgasemissionen ist dem BAFU jährlich bis zum 31. Mai des Folgejahres ein Gesuch einzureichen (Abs. 2). In diesem Gesuch müssen die Art und Menge des in Folge des Energieträgerwechsels neu eingesetzten Energieträgers und des ersetzten Energieträgers abgebildet sein, bzw. die Art und Menge der in Folge eines Reserveabrufs erfolgten Stromproduktion zusätzlich eingesetzten Energieträger (Abs. 3 Bst. a). Anzugeben sind die dadurch entstandenen Mehremissionen in Tonnen CO₂eq (Bst. b) und die Dauer des Energieträgerwechsels bzw. der Stromproduktion infolge eines Reserveabrufs (Bst. c).

5. Abschnitt: Anpassung und vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung

Art. 73 Meldepflicht bei Änderungen

Es sind umgehend alle Änderungen zu melden, welche sich auf die Verminderungsverpflichtung auswirken können (Bst. a), wie beispielsweise Änderungen der Anlagen oder der Produktion, aber auch selber entdeckte Fehler. Insbesondere muss der Betreiber von Anlagen eine Zunahme der Treibhausgasemissionen, die zu einer Teilnahme am EHS führen könnte (Bst. b), einen Wechsel des Betreibers oder ein Verkauf der Anlagen (Bst. c), Änderungen betreffend Ausgleichskassen oder AHV-Abrechnungsnummern (Bst. d) und Änderungen von Kontaktpersonen unverzüglich melden (Bst. e).

Art. 73a Entlassung eines Betreibers aus einer Verminderungsverpflichtung einer Gemeinschaft

Die Verminderungsverpflichtung der Emissionsgemeinschaft dauert bis Ende 2040. Eine frühzeitige Entlassung eines einzelnen Standorts aus der Gemeinschaft ist nur möglich, wenn der Standort verkauft wurde und der neue Betreiber die Verminderungsverpflichtung nicht weiterführen will (Bst. a), ein Betreiber von Anlagen in Folge höherer Treibhausgasemissionen neu am EHS teilnehmen muss (Bst. b), wenn ein Betreiber am Standort im Regelbetrieb keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzt (Bst. c) oder die Voraussetzungen für eine Verminderungsverpflichtung neu nicht mehr erfüllt sind, bspw. da der Betreiber am Standort die Tätigkeit ändert (Bst. d). Wird am Ende der zehnjährigen Laufzeit der Zielvereinbarung für einen Standort keine neue erstellt, wird der Betreiber aus der Gemeinschaft entlassen. Die Verminderungsverpflichtung behält für die anderen Betreiber der Gemeinschaft seine Gültigkeit. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Betreiber für einen Standort innert drei Jahren keinen Dekarbonisierungsplan einreicht (Bst. e).

Soll die Verminderungsverpflichtung per Ende 2030 vorzeitig beendet werden (Art. 74c Abs. 1), gilt dies für die gesamte Gemeinschaft. Betreiber von Anlagen, deren Standorte Teil einer Gemeinschaft waren

⁵⁷ SR 734.722

und nach Absatz 1 aus der Verminderungsverpflichtung ausgeschlossen wurden, werden CO₂-abgabepflichtig und können für diese Standorte bis 2040 keine Verminderungsverpflichtung mehr eingehen (Abs. 2).

Art. 74 Anpassung der Verminderungsverpflichtung

Die Prüfung und allfällige Anpassung der Verminderungsverpflichtung erfolgt durch das BAFU. Insbesondere in folgenden Fällen ist in der Regel eine Anpassung angezeigt: wenn eine Anpassung der Zielwerte in der Zielvereinbarung nach EnG erfolgt, die Auswirkungen auf das Treibhausgaseffizienzziel oder das Massnahmenziel hat (Abs. 1 Bst. a), wenn eine Zielvereinbarung nach Ablauf ihrer zehnjährigen Laufzeit neu erstellt wird (Bst. b), wenn ein Standort nach Artikel 73a aus der Verminderungsverpflichtung entlassen bzw. die Verminderungsverpflichtung nach Artikel 74c vorzeitig beendet wird (Bst. c) oder eine relevante Änderung nach Artikel 73 gemeldet wurde. Eine Anpassung der Verminderungsverpflichtung erfolgt rückwirkend auf den Beginn des Jahres, in dem sich die Änderung ausgewirkt hat (Abs. 2).

Art. 74a

Der Artikel zur Anrechnung von Bescheinigungen an das Emissionsziel wird aufgehoben, da die Regulierung neu in Artikel 72e integriert ist.

Art. 74b

Der Artikel zur Anpassung der Verminderungsverpflichtung von Betreibern von WKK-Anlagen wird aufgehoben, da der bisherige Artikel 31a CO₂-Gesetz nach 2024 nicht weitergeführt wird.

Art. 74c Vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung

Das BAFU verfügt die Verminderungsverpflichtung für die Dauer bis am 31. Dezember 2040, mit der Möglichkeit der vorzeitigen Beendigung per 31. Dezember 2030 (Art. 31b CO₂-Gesetz). Der Betreiber meldet dem BAFU bis spätestens 31. Mai 2031 die vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung per 31. Dezember 2030. Soll bei einer Gemeinschaft nach Artikel 68a die Verminderungsverpflichtung per Ende 2030 vorzeitig beendet werden, gilt dies für die gesamte Gemeinschaft. Zum Zeitpunkt dieser Meldung müssen das Monitoring abgeschlossen und sämtliche notwendigen Informationen für den Entscheid vorhanden sein (Abs. 1).

Eine vorzeitige Beendigung einer Verminderungsverpflichtung vor dem Jahr 2030 und in den Jahren 2031 bis 2040 ist nur möglich, wenn, der Betreiber aufgrund erhöhter Emissionen neu am EHS teilnehmen muss (Abs. 2 Bst. a) oder im Regelbetrieb keine fossilen Brennstoffe mehr energetisch nutzt (Bst. b). Soll die Verminderungsverpflichtung vorzeitig beendet werden, meldet der Betreiber dies bis zum 31. Mai des Folgejahres. Auch ohne explizite Nennung in diesem Artikel kann eine vorzeitige Beendigung der Verminderungsverpflichtung jederzeit erfolgen, wenn die Anforderungen gemäss Artikel 66 nicht mehr eingehalten sind oder bei einem Verkauf der Anlagen der neue Betreiber die Verminderungsverpflichtung nicht übernimmt. Sofern die Zielvereinbarung nach Ablauf ihrer Laufzeit von 10 Jahren nicht erneuert wird und somit keine gültige Zielvereinbarung mehr besteht, oder innerhalb von drei Jahren ab Beginn der Verminderungsverpflichtung kein Dekarbonisierungsplan eingereicht wurde, wird die Verminderungsverpflichtung ebenfalls vorzeitig beendet.

6. Abschnitt: Nichterfüllung der Verminderungsverpflichtung und Sicherstellung der Sanktion

Art. 76 Nichterfüllung der Verminderungsverpflichtung

Das BAFU verfügt die Sanktionen nach Artikel 32 des CO₂-Gesetzes, wenn ein Betreiber von Anlagen den Zielwert im Jahr 2030 für die Zeitspanne 2025 bis 2030 oder den Zielwert im Jahr 2040 für die Zeitspanne 2031 bis 2040 nicht einhält und somit seine Verminderungsverpflichtung nicht erfüllt. Die beiden Zeitspannen werden dabei getrennt betrachtet, abgerechnet und bei Zielverfehlung sanktioniert (Abs. 1). Die zu viel ausgestossenen Tonnen CO₂eq werden beim Treibhausgaseffizienzziel und beim

Massnahmenziel anhand der kumulierten fehlenden Massnahmenwirkung, die zur Erreichung des jährlichen Zwischenzielwerts nötig wäre, am Ende der jeweiligen Zeitspanne berechnet (Abs. 2). Ab Eröffnung der Sanktionsverfügung beträgt die Zahlungsfrist 30 Tage. Bei verspäteter Zahlung ist ein Verzugszins geschuldet, der durch das Eidg. Finanzdepartement (EFD) festgesetzt wird (Abs. 3).

Art. 77 Sicherstellung der Sanktion

Ob ein Betreiber von Anlagen seine Verminderungsverpflichtung über die Zeitspanne 2025-2030 bzw. 2031-2040 erfüllt, kann erst mit einer zeitlichen Verzögerung festgestellt werden. Ist die Zielerreichung gefährdet, kann das BAFU beim BAZG ersuchen, dass in der Höhe der voraussichtlichen Sanktion die Rückerstattungssumme der CO₂-Abgabe sichergestellt und vorläufig nicht ausbezahlt wird. Die Betreiber von Anlagen müssen das Gesuch auf Rückerstattung weiterhin fristgerecht beim BAZG einreichen, damit die Rückerstattung ausbezahlt werden kann, sobald die Gefährdung nicht mehr besteht. Die bisherige Vollzugspraxis wird in der Verordnung präzisiert.

Art. 78

Artikel 78 kann aufgehoben werden, da die Meldepflicht neu in Artikel 73 geregelt ist.

7. Abschnitt: Veröffentlichung von Informationen

Art. 79

Diese Bestimmung gibt dem BAFU die Kompetenz, unter der Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses die relevanten Informationen im Zusammenhang mit der Verminderungsverpflichtung zu veröffentlichen. Dazu gehören die Namen und Adressen der Betreiber von Anlagen und bei Emissionsgemeinschaften die Namen und Adressen aller Anlagen, sowie die EGID- und UID-Nummern aller Anlagen. Zudem werden pro Verminderungsverpflichtung die Treibhausgas-effizienzziele und Massnahmenziele, die effektiven Treibhausgasemissionen pro Jahr und die Summe der Wirkung der Massnahmen die an die Zieleinhaltung angerechnet bzw. nicht angerechnet werden veröffentlicht. Mithin publiziert werden die zentralen Elemente des Dekarbonisierungsplans wie der Absenkpfad mit dem Ausgangspunkt und Zielwert bis 2040, die Beschreibung von Art und Wirkung der vorgesehenen und umgesetzten Massnahmen sowie deren Kostenschätzung. Ebenfalls veröffentlicht wird die Anzahl nationaler oder internationaler Bescheinigungen, welche sich der Betreiber zur Deckung der Ziellücke für die Erfüllung seiner Verminderungsverpflichtung oder die Sanktion anrechnen lässt. Zudem wird der Name der Firma der Energieberaterin bzw. des Energieberaters veröffentlicht, die den Betreiber von Anlagen beim Abschluss der Verminderungsverpflichtung und im jährlichen Monitoring unterstützt.

7. Kapitel: Massnahmen im Zusammenhang mit fossilen Treibstoffen

1. Abschnitt: Kompensation der CO₂-Emissionen bei fossilen Treibstoffen

Art. 87 Ausnahme von der Kompensationspflicht bei geringen Mengen

Mit der Regelung in Absatz 1 sollen ab 2025 nur noch die Personen kompensationspflichtig sein, welche Treibstoffe in Verkehr bringen, die mehr als 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr emittieren (Artikel 86 Absatz 1). Die anderen Bestimmungen bleiben wie bisher, nur dass jetzt 10'000 Tonnen CO₂ statt 1'000 Tonnen CO₂ berücksichtigt werden (Abs. 2).

Art. 88 Abs. 4

Absatz 4 legt fest, dass der Sitz der Vertreterin oder des Vertreters, welche oder welcher gemäss Absatz 3 bezeichnet wurde, als einziges Domizil für die Zustellung von Verfügungen gilt. Damit erhalten die Mitglieder der Kompensationsgemeinschaft in Zukunft keine eigene Verfügung über ihre Teilnahme an der Kompensationsgemeinschaft mehr.

Art. 89 Abs. 2 und 3

Die Revision des CO₂-Gesetzes legt im Artikel 3 für das Jahr 2030 ein Reduktionsziel fest. In Anbetracht des maximalen Kompensationsaufschlags von 5 Rappen pro Liter (Art. 28c Abs. 3 CO₂-Gesetz), der zu erreichenden Emissionsverminderung und den Kostenunterschieden bei Projekten in der Schweiz und im Ausland sieht die Verordnung eine leichte Senkung des minimalen inländischen Kompensationssatzes vom 15 Prozent bis 2024 auf 12 Prozent ab 2025 vor (Abs. 2). Einerseits wird so eine ausreichend grosse Nachfrage für bestehende und wenige neue Projekte aufrechterhalten. Dies berücksichtigt auch das verringerte Potenzial für zusätzliche Projekte in der Schweiz aufgrund der Massnahmen, die im Rahmen anderer klimapolitischer Instrumente ergriffen wurden. Andererseits wird die Wirkung des Kompensationsinstruments erhöht. Da Reduktionen in der Schweiz aktuell deutlich teurer sind als im Ausland kann so ein grösserer Beitrag des Kompensationsinstruments zum Reduktionsziel geleistet werden.

Der Kompensationssatz insgesamt beträgt 25 Prozent für das Jahr 2025, 30 Prozent für das Jahr 2026, 35 Prozent für das Jahr 2027, 40 Prozent für das Jahr 2028, 45 Prozent für das Jahr 2029, und 50 Prozent für das Jahr 2030 (Abs. 3).

Art. 90 Abs. 1

Die internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas können nicht zur Erfüllung der Kompensationspflicht verwendet werden. Absatz 1 wird um diese Regelung ergänzt. Diese Art internationale Bescheinigungen haben vor allem die Aufgabe, eine internationale Doppelzählung der Reduktionen aus erneuerbarem Gas für die unter dem Übereinkommen von Paris festgelegten Ziele zu verhindern. Diese Bescheinigungen werden als separate Einheit im Emissionshandelsregister geführt. Sie können nur für anderweitige Zwecke, z.B. für eine Anrechnung der Verminderungsleistung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases durch Unternehmen im EHS oder mit Verminderungsverpflichtung verwendet werden.

Art. 91 Abs. 2

Das CO₂-Gesetz sieht für das Jahr 2030 eine Reduktion um 50 Prozent vor. Die dafür in der Schweiz erforderlichen Reduktionsleistungen müssen im Jahr 2030 erbracht werden (single year target). Für die Erfüllung der inländischen Kompensationspflicht des Jahres 2030 (mindestens 12 Prozent) werden deshalb ausschliesslich inländischen Bescheinigungen angerechnet, die aus dem Jahr 2030 stammen (Abs. 2). Die internationalen Bescheinigungen, die für die Erfüllung der Kompensationspflicht im Jahr 2030 verwendet werden, können auch aus anderen Jahren stammen.

Art. 92 Abs. 4

Absatz 4 wird dahingehend angepasst, dass bei Nichterfüllung der Kompensationspflicht nationale und internationale Bescheinigungen abgegeben werden können. Dies ist nötig, weil die Menge an internationalen Bescheinigungen möglicherweise beschränkt ist.

2. Abschnitt: Bereitstellung und Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen*Art. 92a* örtlicher Geltungsbereich

Gemäss Artikel 28f CO₂-Gesetz richten sich die Pflichten der Anbieter von Flugtreibstoffen, der Betreiber von Flugplätzen und der Betreiber von Luftfahrzeugen zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen nach den Bestimmungen der Europäischen Union für einen nachhaltigen Luftverkehr, soweit sie mit der vorgesehenen Übernahme über das bilaterale Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU direkt anwendbar sind. Das Parlament hat eine solche Vorgehensweise in seinen Beratungen beschlossen. Konkret handelt es sich um die Übernahme der sog. *ReFuelEU Aviation* Regulierung (EU) 2023/2405, welche

EU-weit und umfassend den Einsatz von erneuerbaren Flugtreibstoffen regelt. Eine direkte Übernahme durch die Schweiz ermöglicht eine zeitnahe Harmonisierung, welche für die betroffenen Luftfahrzeugbetreiber, die Flughäfen und Hersteller von erneuerbaren Flugtreibstoffen mit Blick auf die Rechts- und Planungssicherheit von Bedeutung ist. Gleichzeitig werden Marktverzerrungen für die betroffenen Marktteilnehmer in der Schweiz und für sie kostenverursachende Regelungsdifferenzen («Swiss Finish») vermieden und der Vollzug insgesamt erleichtert. Dies schafft klare Rahmenbedingungen über 2030 hinaus, bis 2050 ist der Anteil erneuerbarer Treibstoffe auf 70 Prozent zu steigern.

Die EU-Regulierung sowie das CO₂-Gesetz regeln somit umfassend die Pflichten zur Bereitstellung und zur Beimischung, mit Ausnahme des Geltungsbereichs. Gemäss Artikel 28f Absatz 2 CO₂-Gesetz regelt der Bundesrat entsprechend, an welchen Flugplätzen diese Pflichten gelten. Er orientiert sich dabei an den Bestimmungen der EU, wonach Flughäfen, welche mehr als 800 000 Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht pro Jahr befördern unter die *ReFuelEU Aviation* Regulierung fallen. Die CO₂-Verordnung präzisiert in Artikel 92a, welche Flughäfen in der Schweiz diese Kriterien erfüllen, namentlich die beiden Landesflughäfen Genf und Zürich. Der Flughafen Basel-Mulhouse gilt in diesem Zusammenhang nicht als schweizerischer Flughafen, da die Treibstoffversorgung unter französischer Hoheit steht und damit den Bestimmungen der EU unterliegt.

Art. 92b Verwendungsdauer des Herkunftsnachweis

Bei der Beimischpflicht von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen soll die Frist für die Verwendung eines gültiger Herkunftsnachweis in Abweichung der in Artikel 2 Absatz 2 der E-VHBT geregelten Frist um eine noch unbestimmte Anzahl Monate verlängert werden. Gemäss dieser Verordnung kann ein Herkunftsnachweis nur während 18 Monaten in klimapolitischen Instrumenten eingesetzt werden. Die konkrete Umsetzung dieser Bestimmung ist von den Verhandlungen mit der EU zur Übernahme der Beimischpflicht abhängig. Dies soll sich nach der ersten Ämterkonsultation klären.

7a. Kapitel: Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen

1. Abschnitt: Grundsatz

Art. 92c

Per 1. Januar 2025 steht mit dem neuen HKN-Register ein Werkzeug für den Vollzug der klima- und energiepolitischen Instrumente zur Verfügung. Dieses HKN-Register schliesst Doppelzählungen zuverlässig aus, wenn die Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen an alle klima- und energiepolitischen Instrumente über dieses HKN-Register dokumentiert wird. Deshalb verpflichtet diese Grundsatzbestimmung die Verpflichteten aller Instrumente des CO₂-Gesetzes (z.B. EHS stationäre Anlagen, EHS Luftfahrt, Verminderungsverpflichtung, Beimischpflicht Luftfahrt, Kompensationspflicht, CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge) dazu, die Anrechnung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen über das HKN-Register zu belegen. Die Details werden instrumentenspezifisch geregelt. Da an die Beimischpflicht nebst erneuerbaren Flugtreibstoffen auch emissionsarme Flugtreibstoffe angerechnet werden können, müssen auch diese über das HKN-Register dokumentiert werden. Die erneuerbaren Flugtreibstoffe sind unter „erneuerbare Treibstoffe“ subsumiert (Abs. 1).

Ein Besitzer von HKN kann die HKN einem Instrument zuweisen. Das geschieht mittels einer Transaktion im HKN-Register. Da Endverbraucherinnen und Endverbraucher im HKN-Register kein Konto haben, hat die Zuweisung der jeweiligen Herkunftsnachweise durch ihren Lieferanten zu erfolgen. (Abs. 2).

2. Abschnitt: Anrechnung der Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas

Art. 92d Gesuch um Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas

Neu können Betreiber von Anlagen im EHS oder Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung im Ausland produziertes leitungsgebundenes erneuerbares Gas im Monitoring mit einem Emissionsfaktor von null anrechnen, auch wenn das Gas in Folge der Druckeigenschaften im Gasnetz nicht in die Schweiz gelangt und physisch Erdgas eingesetzt wird (virtueller Import).

Als Voraussetzung dafür, dass virtuelle Importe anrechenbar sind, muss die internationale Doppelzählung ausgeschlossen werden können. Es muss verhindert werden, dass die Emissionsverminderungen, welche im Herkunftsland durch Biogas generiert werden, sowohl dort, als auch in der Schweiz geltend gemacht werden. Dafür muss das Herkunftsland den Transfer der Emissionsverminderungen genehmigen und bei sich selbst als Emissionen für die Erreichung seines internationalen Zieles wieder addieren. Nur dann kann sich die Schweiz die übertragenen Emissionsverminderungen an ihr Ziel unter dem Übereinkommen von Paris anrechnen lassen. Der Erdgasimporteur stellt das Gesuch um Prüfung der Eignung und um Ausstellung von internationalen Bescheinigungen sowohl beim BAFU, als auch im Herkunftsland (Abs. 1).

Das BAFU gibt die Form und die Inhalte dieses Prüfberichts vor (Abs. 2). Die ökologischen Anforderungen des neuen Artikel 35d des USG gelten als erfüllt, wenn der Prüfbericht belegen kann, dass das im Ausland produzierte, erneuerbare Gas nach dem Stand der Technik aus biogenen Abfällen und Rückständen hergestellt wurde. Die effektive Produktion des erneuerbaren Gases und der Ausschluss der kommerziellen Doppelzählung kann mittels ausländischen Biogaszertifikaten belegt werden, welche das schweizerische HKN-Register anerkennt. Die Bedingungen dafür hat das UVEK gestützt auf Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Energieverordnung (EnV) vom 1. November 2017⁵⁸ in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b der E-VHBT geregelt. Die Einspeisung ins europäische Gasnetz ist ebenfalls eine anlagenspezifische Voraussetzung. Um die Anforderungen an die Anrechenbarkeit der Emissionsverminderungen des Übereinkommens von Paris zu erfüllen, muss als Teil des Prüfberichts belegt werden, dass diese real, verifiziert und zusätzlich sind, wie dies in Glasgow als Anforderung für international transferierte Emissionsverminderungen definiert wurde.

Die Bestimmung in Absatz 3 ist vor dem Hintergrund nötig, dass nicht nur die Schweiz die Eignung des Projekts zur Abtretung von Emissionsverminderungen beurteilen und bewilligen muss, sondern auch ihr Partnerstaat. Der Gesuchsteller muss auch belegen, dass das im Ausland erworbene erneuerbare Gas die Bedingungen in Artikel 15 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes erfüllt. Bedingungen, welche die Produktionsanlage betreffen, müssen von einem Prüfbericht einer vom BAFU bezeichneten Stelle belegt werden.

Im Absatz 4 wird festgehalten, dass das BAFU von der gesuchstellenden Person zusätzliche Informationen verlangen kann, soweit es diese für die Beurteilung des Gesuchs benötigt.

Art. 92e Entscheid über die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen

Absatz 1 definiert, dass das BAFU gestützt auf das Gesuch über die Anrechenbarkeit und Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes, ausländisches, erneuerbares Gas entscheidet. Diese internationalen Bescheinigungen unterscheiden sich in der Kennzeichnung von den internationalen Bescheinigungen im Rahmen der Kompensationsprojekte. Basierend auf diesem Entscheid kann das schweizerische HKN-Register Herkunftsnachweise für leitungsgebundenes erneuerbares Gas als anrechenbar kennzeichnen.

⁵⁸ SR 730.01. Die EnV befand sich vom 21. Februar 2024 bis zum 28. Mai 2024 in der öffentlichen Vernehmlassung. Sie ist Teil der Vernehmlassungsvorlage «Umsetzung des Bundesgesetzes über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien auf Verordnungsstufe und weitere Änderungen der betroffenen Verordnungen». Die Unterlagen dazu finden sich unter www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > UVEK.

Für die Anerkennung und Ausstellung entscheidend ist, dass der Partnerstaat die Übertragung der Emissionsverminderung vorgenommen hat (Abs. 2). Nur so kann sichergestellt werden, dass keine Doppelzählung unter dem Übereinkommen von Paris erfolgt. Ein Handel mit virtuellem Biogas zur Anrechnung an das EHS oder an die Verminderungsverpflichtung ist ohne Vorliegen der Übertragung der Emissionsverminderung nicht zulässig.

Der ökologische Mehrwert des virtuellen Biogases ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten (Abs. 3). Eine Anrechnung an weitere Instrumente oder an weitere Verpflichtungen neben dem EHS oder der Verminderungsverpflichtung ist damit nicht mehr möglich. Insbesondere sind diese internationalen Bescheinigungen nicht für die Erfüllung der Kompensationspflicht zugelassen (siehe Art. 90 Abs. 1).

Die internationalen Bescheinigungen werden nicht an den Gesuchsteller ausgestellt. Er wird über die Anzahl der ausgestellten Bescheinigungen in Form einer Verfügung informiert. Die internationalen Bescheinigungen bleiben jedoch im Emissionshandelsregister auf einem Konto der Schweiz, bzw. werden dort stillgelegt (siehe Art. 92d Abs. 2). Damit sollen Spekulationen mit diesen internationalen Bescheinigungen verhindert werden.

Art. 92f Anrechnung der Verminderungsleistung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases

Die Anrechnung des virtuellen Biogases bei EHS-Unternehmen und Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung erfolgt im Rahmen des ordentlichen Monitorings dieser Unternehmen. Sie melden dem BAFU, wie hoch der Anteil an eingekauften und mit internationalen Bescheinigungen gedeckten virtuellem Biogas ist. Dabei muss das Unternehmen die internationalen Bescheinigungen nicht aufweisen können, aber den Nachweis erbringen, dass z.B. der Importeur diese Mengen vom BAFU ausgestellt bekommen hat. Dies wird in Absatz 1 geregelt. Nicht explizit geregelt ist der Weg der Herkunftsnachweise. Auf Stufe einer Vollzugsmitteilung soll jedoch beschrieben werden, welche Rolle das HKN-Register beim Nachweis der Anforderungen spielen kann.

In Absatz 2 wird präzisiert, dass die internationalen Bescheinigungen für die Anrechnung stillgelegt werden müssen. Dies erfolgt durch das BAFU.

8. Kapitel: CO₂-Abgabe

2. Abschnitt: Rückerstattung der CO₂-Abgabe

Art. 96a

Der Artikel zur Rückerstattung für Betreiber von WKK-Anlagen mit Verminderungsverpflichtung wird aufgehoben, da der Artikel 31a CO₂-Gesetz in der bisherigen Version nach 2024 nicht weitergeführt wird.

Art. 96b Abs. 4, 6, 7 und 8

Ab 2025 steht beim BAZG eine digitalisierte Anwendung zur Verfügung, welche dem Gesuchsteller ermöglicht, die Rückerstattung der CO₂-Abgabe über eine Online-Plattform zu beantragen. Die Bearbeitung der erfassten Daten beim BAZG erfolgt automatisiert.

Die Einführung der digitalisierten Anwendung erfordert eine Anpassung des Verfahrens für die Rückerstattung an Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken. Neu leitet das BAFU das Gesuch nach erfolgter Prüfung nicht mehr an das BAZG weiter, sondern stellt dem Betreiber des fossil-thermischen Kraftwerks eine Bestätigung über die Höhe der rückerstattungsberechtigten Brennstoffmenge und der Teilrückerstattung aus (Abs. 4). Die ab 2025 zur Verfügung stehende digitalisierte Anwendung ermöglicht dem Betreiber der Anlage, die Daten für die Rückerstattung anschliessend über die Online-Plattform des BAZG zu erfassen. Die Bestätigung des BAFU bildet die Grundlage für die Erfassung der Rückerstattungsdaten in der digitalisierten Anwendung. Zur Wahrung der Rechtssicherheit kann der

Betreiber die Rückerstattung nur innert 6 Monaten seit der Ausstellung der Bestätigung des BAFU beantragen (Abs. 6).

Dem BAZG sind auf Verlangen die Bestätigung des BAFU über die rückerstattungsrechtliche Brennstoffmenge und die Brennstoffrechnungen vorzulegen (Abs. 7). Die Verwirkung des Anspruchs auf Rückerstattung umfasst neu zwei Elemente. Einerseits muss der Antrag zur Bestätigung der rückerstattungsrechtlichen Brennstoffmenge innert der Frist nach Absatz 4 beim BAFU eingereicht werden (Abs. 8 Bst. a), andererseits ist die Auszahlung des Rückerstattungsbetrags innert der Frist nach Absatz 6 beim BAZG zu beantragen (Bst. b). Wird eine der zwei Fristen nicht eingehalten, ist der Anspruch auf Rückerstattung verwirkt.

Art. 97 Abs. 1 und 2

Absatz 1 und 2 werden an die ab 2025 mögliche digitalisierte Gesuchseinreichung beim BAZG angepasst. Das wichtigste Gesuchselement (Art und Menge der eingekauften Brennstoffe) wird namentlich genannt. Die übrigen erforderlichen Angaben für das Gesuch ergeben sich aus den Eingabemasken der Online-Plattform. Dies sind hauptsächlich administrative Angaben wie bspw. Kontoverbindungen oder zur Dauer des Geschäftsjahres.

Art. 98 Abs. 1 und 2

Mit der Änderung der Periodizität der Rückerstattungsanträge für Betreiber von Anlagen im EHS oder mit einer Verminderungsverpflichtung in Absatz 1, wird der bis Ende 2021 geltende Zustand wieder hergestellt. In den Erläuterungen zur Änderung des Artikels auf den 1. Januar 2022 wurde in Aussicht gestellt, die betragsmässige Beschränkung der unterjährigen Rückerstattungsanträge wieder aufzuheben, sobald dem BAZG eine digitalisierte Anwendung zur Verfügung steht, die eine automatisierte Verarbeitung der Anträge zulässt. Dies ist ab 2025 der Fall.

In Absatz 2 wird die Frist zur Einreichung der Rückerstattungsanträge für Betreiber von Anlagen im EHS oder mit einer Verminderungsverpflichtung leicht abgeändert. Anstelle des bisherigen Stichtags 30. Juni für die im Vorjahr bzw. die im Vorjahr abgelaufenen Geschäftsjahre bezahlten Abgaben, sind die Anträge neu jeweils 6 Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres, in dem die mit der Abgabe belasteten Brennstoffe eingekauft wurden, einzureichen. Für den Grossteil der Antragsteller ändert sich de facto nichts, da das Kalenderjahr als Geschäftsjahr die Regel ist. Nur für Antragsteller mit einem vom Kalenderjahr abweichenden Geschäftsjahr verkürzt sich die Einreichungsfrist von bis zu 17 auf 6 Monate. Das ist mit Blick auf das Gleichbehandlungsgebot gerechtfertigt; mit der bisherigen Regelung waren diese Antragsteller bezüglich der Frist bevorteilt.

Zudem führt die Änderung zu einer Vereinheitlichung der Antragsfrist für alle Rückerstattungen in den Bereichen Mineralölsteuer, CO₂-Abgabe und Lenkungsabgabe auf VOC. Dies bringt für die entsprechenden digitalisierten Anwendungen des BAZG Synergien, indem einheitliche Plausibilitätsregeln für die automatisierte Prüfung der Einhaltung der Antragsfrist ermöglicht werden.

Art. 98b Abs. 1 Bst. f, Abs. 3, 3^{bis} und 3^{ter}

Die Einführung der digitalisierten Anwendung für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe beim BAZG erfordert auch eine Anpassung des Verfahrens für die Rückerstattung an Betreiber von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen. Neu leitet das BAFU das Gesuch nach erfolgter Prüfung nicht mehr direkt an das BAZG weiter, sondern stellt dem Betreiber der WKK-Anlage eine Bestätigung über die Höhe der rückerstattungsrechtlichen Brennstoffmenge und der Teilerstattung aus (Abs. 1). In Buchstaben f wird präzisiert, dass die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung eingehalten sein müssen.

Die ab 2025 zur Verfügung stehende digitalisierte Anwendung ermöglicht dem Betreiber der WKK-Anlage, die Daten für die Rückerstattung über die Online-Plattform des BAZG zu erfassen. Dazu stellt das BAFU dem Betreiber der WKK-Anlage eine Bestätigung über die Höhe der rückerstattungsrechtlichen Brennstoffmenge aus, welche die Grundlage für die Erfassung der

Rückerstattungsdaten in der Anwendung bildet (Abs. 3). Zur Wahrung der Rechtssicherheit kann der Betreiber die Rückerstattung nur innert 6 Monaten seit der Ausstellung der Bestätigung des BAFU beantragen (Abs. 3^{bis}). Der bisherige Absatz 3^{bis} wird neu Absatz 3^{ter}. Er enthält zusätzlich die Verpflichtung, dem BAZG auf Verlangen die Bestätigung des BAFU über die rückerstattungsberechtigte Brennstoffmenge vorzulegen.

Art. 98c Abs. 3 Bst. a und b

Die Verwirkung des Anspruchs auf Rückerstattung umfasst neu zwei Elemente. Einerseits muss der Antrag zur Bestätigung der rückerstattungsberechtigten Brennstoffmenge innert der Frist nach Artikel 98b Absatz 1 beim BAFU eingereicht werden (Bst. a). Andererseits ist die Auszahlung des Rückerstattungsbetrags innert der Frist nach Artikel 98b Absatz 3^{bis} beim BAZG zu beantragen (Bst. b). Wird eine der zwei Fristen nicht eingehalten, ist der Anspruch auf Rückerstattung verwirkt.

Art. 98d Nichterfüllung der Investitionspflicht für Betreiber von WKK-Anlagen, die weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen

Diese Regulierung war bis anhin in Artikel 76 abgebildet und wird inhaltlich unverändert weitergeführt. Da neu Betreiber von WKK-Anlagen mit einer Verminderungsverpflichtung nicht mehr unter die Investitionspflicht fallen, wird die Regulierung verschoben. Erfüllt ein Betreiber von WKK-Anlagen seine Investitionspflicht nicht, werden durch das BAFU 40 Prozent der geleisteten Rückerstattung für Brennstoffe, die zur Stromproduktion nach Artikel 32a CO₂-Gesetz eingesetzt wurden, zurückgefordert (Abs. 1). Die so zurückbezahlten Beträge gelten als Einnahmen der CO₂-Abgabe (Abs. 2).

Art. 99 Abs. 3 Bst. c

Per 1. Januar 2022 wurde die CO₂-Abgabe auf den höchstmöglichen Satz angehoben. Eine weitere Erhöhung ist im revidierten Gesetz nicht vorgesehen. Die je nach Brennstoffart gültigen Abgabesätze sind in der neuen Applikation des BAZG hinterlegt. Deshalb kann auf die Angabe des Abgabesatzes verzichtet werden.

Art. 100 Abs. 2 und 3

In Analogie zur entsprechenden Bestimmung für die Rückerstattung der Mineralölsteuer (Art. 48 der Mineralölsteuerverordnung) wird die Verwirkungsfrist zur Einreichung von Rückerstattungsgesuchen für zu nicht energetischen Zwecken genutzte Brennstoffe verkürzt. Für Brennstoffe, für die die Rückerstattung gestützt auf Artikel 99 Absatz 1 nach dem Verbrauch geltend gemacht wird, muss das Gesuch innert sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres, in dem der Brennstoff verbraucht wurde, eingereicht werden. Wird die Rückerstattung aufgrund der eingekauften Menge geltend gemacht, so ist das Gesuch innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres, in dem der Brennstoff eingekauft wurde, einzureichen (Abs. 2).

Die Erfahrung zeigt, dass die weitaus meisten rückerstattungsberechtigten Personen ihre Rückerstattungsgesuche bereits heute innerhalb der neuen Verwirkungsfrist einreichen. Von der verkürzten Einreichungsfrist sind somit nur wenige Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller betroffen. Mit entsprechenden organisatorischen Massnahmen ist es auch diesen möglich und zumutbar, innerhalb der verkürzten Frist ein Rückerstattungsgesuch einzureichen. Die Verkürzung der Frist erfolgt im Einklang mit den Budgetierungsrichtlinien des Bundes. Jährlich müssen im Voranschlag Rückstellungen für Rückerstattungen gebildet werden, welche die Vorjahre betreffen. Die verkürzte Verwirkungsfrist führt dazu, dass weniger Rückstellungen gebildet werden müssen.

Absatz 3 bestimmt, dass der Rückerstattungsanspruch bei verspätet eingereichten Gesuchen verwirkt.

9. Kapitel: Verwendung der Erträge aus der CO₂-Abgabe**1. Abschnitt: Berechnung der Erträge aus der CO₂-Abgabe***Art. 103a*

Der Ertrag aus der CO₂-Abgabe berechnet sich gemäss Artikel⁵⁸ CO₂-Gesetz aus den laufenden Einnahmen abzüglich der Vollzugsentschädigung. Zur besseren Nachvollziehbarkeit und Abbildung der heutigen Praxis wird in diesem Artikel der Ertrag aus der CO₂-Abgabe als Reinertrag der Abgabe spezifiziert. Er umfasst die laufenden Einnahmen gemäss Artikel³ Absatz⁶ Buchstabe a i.V.m. Artikel³ Absatz⁴ des Finanzhaushaltgesetz vom 7. Oktober 2005⁵⁹ (FHG). Davon werden die Vollzugsentschädigungen gemäss Artikel¹³² sowie die erlittenen und die mutmasslichen Debitorenverluste (Delkredere) abgezogen (Abs. 2).

Absatz 1 definiert die laufenden Einnahmen. Diese setzen sich zusammen aus den Bruttoeinzöngen der CO₂-Abgabe abzüglich der Rückerstattungen (Art. 17, 31 und 32c CO₂-Gesetz) sowie des Anteils des Fürstentum Liechtensteins gemäss Artikel⁶ der Vereinbarung vom 14. April 2011⁶⁰ zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein.

1a. Abschnitt: Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden*Art. 104 Abs. 1 Einleitungssatz*

Der Einleitungssatz wird rein redaktionell angepasst an den veränderten Wortlaut von Art. 34 CO₂-Gesetz.

Art. 104a Ergänzungsbeitrag

Die Höhe des Ergänzungsbeitrages an die einzelnen Kantone bemisst sich gemäss Artikel 52 Absatz 4 EnG an der Wirksamkeit des kantonalen Förderprogramms und der Höhe des kantonalen Kredits. Die Wirksamkeit setzt die aus der Förderung erzielte Energie- und CO₂-Wirkung (über die Lebensdauer der Massnahmen) ins Verhältnis zu den kantonalen Ausgaben. In diesem neuen Artikel wird festgehalten, dass der Ergänzungsbeitrag einerseits aus einem Mindestbeitrag und einem Zusatzbeitrag besteht.

In einem ersten Schritt werden bei der Berechnung des Ergänzungsbeitrages für alle Kantone für die bewilligten jährlichen Kredite ein Mindestbeitrag (=«Basisfaktor» multipliziert mit dem kantonalen Kredit) und anschliessend in einem zweiten Schritt ein Zusatzbeitrag in Abhängigkeit der Wirksamkeit berechnet. Die Kantone erhalten dabei bis maximal das Doppelte des vom Kanton zur Durchführung seines Programms bewilligten jährlichen Kredits, sofern genügend Mittel vorhanden sind.⁶¹

Diese Regelung wurde in Absprache mit dem Vorstand der Konferenz der kantonalen Energiedirektoren festgelegt. Da die Kantone hohe Kredite für die Förderung sprechen und die Mittel aus der CO₂-Teilzweckbindung begrenzt sind, führt eine Verteilung rein nach Wirksamkeit und der Höhe der kantonalen Kredite ohne Einführung eines Mindestbeitrags zu starken Unterschieden zwischen den Kantonen und von Jahr zu Jahr. Für die Steuerung der kantonalen Förderprogramme ist jedoch die Planungssicherheit wichtig, weshalb sich die Energiedirektoren grossmehrheitlich für diese Berechnungsmethode ausgesprochen haben.

⁵⁹ SR 611.0

⁶⁰ SR 0.641.751.411

⁶¹ Die Berechnung des Basisfaktors sowie des Ergänzungsbeitrags ist in der Prozessbeschreibung Gebäudeprogramm des Bundes für die Kantone festgelegt und detailliert beschrieben.

1b. Abschnitt: Unterstützung von Projekten zur Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung

Art. 112 Förderberechtigung

In Absatz 1 wird der Verweis auf den entsprechenden Artikel des CO₂-Gesetzes aktualisiert. Neu ist die Förderung der Geothermie in Artikel 34a Absatz 2 festgehalten.

Das neue Förderinstrument für die indirekte Nutzung der Geothermie wird in Absatz 2 von Artikel 112 aufgenommen. Es wird festgehalten, dass dieses lediglich jene Projekte der indirekten Nutzung hydrothermalen Ressourcen betrifft, bei welchen sich die direkte Nutzung zur Wärmeproduktion als unmöglich erwies. Absatz 3 legt die Höhe der Finanzhilfen dieses Instruments auf 40 Prozent der anrechenbaren Kosten fest. Das Verfahren zur Beantragung der Förderung sowie die Förderbedingungen sind im neuen Anhang 12a geregelt.

Art. 113 Gesuch

In Bezug auf Gesuche um Unterstützung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung ändert sich nichts. Der Artikel wird lediglich um die indirekte Nutzung hydrothermalen Ressourcen ergänzt. Für Gesuche um Unterstützung der Erschliessung im Falle einer alternativen, indirekten Nutzung gelten die gleichen Grundsätze. Absatz 3 weist ausdrücklich darauf hin, dass für Gesuche um Unterstützung der Erschliessung im Hinblick auf die indirekte Nutzung der Geothermie die Anforderungen gelten, die in Anhang 12a festgelegt sind. Die weiteren Änderungen des Artikels sind redaktioneller Art.

Art. 113a Abs. 2

In diesem Absatz wird festgelegt, dass die begrenzten verfügbaren Mittel zur Förderung der Nutzung der Geothermie (Art. 34a Abs. 1 Bst. a und b des CO₂-Gesetzes) in erster Linie für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung eingesetzt werden (Art. 34a Abs. 1 Bst. a des CO₂-Gesetzes).

1c. Abschnitt: Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase

Art. 113c Förderberechtigung

Die Förderbeiträge werden beschränkt auf Biomethananlagen. Andere Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen, zum Beispiel von synthetischem Methan oder Wasserstoff, erhalten über diesen Abschnitt keinen Förderbeitrag (Abs. 1). Der Bundesrat sieht beim Biomethan den dringenden Handlungsbedarf. Als Neuanlage gilt, wenn vorgängig entweder keine Biomethananlage oder Bestandteile davon an diesem Standort bestanden haben, oder, wenn eine bestehende Anlage umfassend ersetzt wird (Abs. 2 Bst. a). Als gleicher Standort gilt die Parzelle oder, wenn es sich aus dem Kontext ergibt, auch Nachbarparzellen, sofern eine genügende räumliche Nähe besteht. Von einem umfassenden Ersatz ist dann auszugehen, wenn die notwendige Investition annähernd so gross ist wie diejenige in eine vergleichbare, tatsächlich neue Anlage. Allenfalls verbleibende Anlagenteile dürfen zudem höchstens von untergeordneter Bedeutung sein.

Ebenfalls als Neuanlagen gelten bestehende Biogasanlagen, die von der Stromproduktion vollständig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden (Abs. 2 Bst. b).

Von einer erheblichen Erweiterung wird ausgegangen, wenn durch bauliche Massnahmen die Biomethanproduktion im Vergleich zur Durchschnittsproduktion der letzten drei Betriebsjahre um mindestens 25 Prozent gesteigert wird (Abs. 3). Liegen noch keine drei Betriebsjahre vor, wird kein Investitionsbeitrag gesprochen.

Ausgeschlossen von der Förderung sind Anlagen, die auch Strom produzieren und dafür eine Förderung erhalten. Durch einen definitiven Rückzug aus dem Fördergefäss (z.B. Einspeisevergütungssystem,

Betriebskostenbeitrag) wird eine Förderung jedoch möglich (Abs. 4 Bst. a). Ebenfalls ausgeschlossen von der Förderung sind Anlagen während 10 Jahren ab Erhalt eines anderweitigen Förderbeitrages auf Bundesebene; insbesondere gelten hierbei Förderbeiträge im Rahmen des EnG (insb. Investitionsbeiträge, Beiträge für Forschungs- oder P&D-Projekte), des CO₂-Gesetzes oder des KIG (Abs. 4 Bst. b). Der Zeitpunkt der Auszahlung der ersten Fördertranche ist dabei massgebend. Anlagen, die ihren Wärmeenergiebedarf nicht mit erneuerbaren Energien decken, sind von der Förderung ebenfalls ausgeschlossen. Über diese Anforderung wird sichergestellt, dass geförderte Anlagen nicht mit fossilen Energieträgern beheizt werden (Abs. 4 Bst. c). Der ökologische Mehrwert kann vom Biomethanproduzenten frei gehandelt werden.

Für den Vollzug des Förderinstruments ist das BFE zuständig, das Fördergesuch ist dort einzureichen (Abs. 5).

Art. 113d Förderbeitrag

Der Förderbeitrag besteht aus einem einmaligen Investitionsbeitrag. Massgebend für die Höhe des Förderbeitrags ist die Kapazität der Aufbereitungsanlage, mit unterschiedlichen Ansätzen in drei Leistungsbereichen (Abs. 1). Für erhebliche Erweiterungen gelten tiefere Fördersätze (Abs. 2). Die Kapazität der Aufbereitungsanlage darf die Aufnahmekapazität des Gasnetzes nicht überschreiten, ansonsten ist letztere förderrelevant.

Eine Anlage kann maximal einen Förderbeitrag von 2,8 Millionen Franken erhalten (alle Anlagentypen) (Abs. 3 Bst. a). Zusätzlich besteht das Kriterium, dass die Höhe des Förderbeitrags maximal 30 Prozent der tatsächlich entstandenen und anrechenbaren Investitionskosten für die Anlage betragen kann (Abs. 3 Bst. b). Dies ist auf sehr unterschiedlich hohe Kosten, insbesondere für Erweiterungen, zurückzuführen und soll einer Übervergütung vorbeugen. Anrechenbar sind Kosten, die für die Biomethanproduktion notwendig sind. Nicht anrechenbar sind etwa Kosten für Grundstücke, Strassen und Fahrzeuge. Eine detaillierte Definition der Systemgrenzen wird das BFE in einer Richtlinie festhalten.

Bei Anlagen in Abwasserreinigungsanlagen und bestehenden Anlagen, die von der Stromproduktion auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, wird nur die Aufbereitung und Einspeisung gefördert, nicht die Gasproduktion. Folglich erhalten diese nur 15 Prozent des Fördersatzes nach Absatz 1 und 2 (Abs. 4).

Wenn die Produktions- und Aufbereitungsanlage nicht im gleichen Besitz ist, kann für diese Anlagenkomponenten separat ein Gesuch gestellt werden. Die Aufteilung des Förderbeitrags ist in Absatz 5 geregelt.

Förderbeiträge unter 100'000 Franken werden nicht ausbezahlt (Abs. 6), was bedingt, dass die geförderten Anlagen eine bestimmte Grösse ausweisen müssen.

Gemäss Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe d CO₂-Gesetz sind netzeinspeisende Anlagen vorrangig zu behandeln.

Die weiteren Prozessschritte und die Prioritätenordnung gemäss dem Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990⁶² (SuG) wird das BFE im Rahmen einer Richtlinie präzisieren.

Über die Bevorzugung von netzeinspeisenden Anlagen hinaus ist eine Berücksichtigung nach Eingangsdatum des Gesuchs vorgesehen. Gehen an einem Tag mehrere Gesuche für netzeinspeisende Anlagen ein, die nicht alle berücksichtigt werden können, soll das Projekt mit der grössten Leistung Vorrang haben. Gesuche, für welche die Mittel für eine vollständige Finanzierung nicht ausreichen, werden abgelehnt. Es ist keine Warteliste vorgesehen. Ein neues Gesuch kann im folgenden Jahr eingereicht werden.

Geplant ist zudem, dass das BFE in einer Zusicherung dem Grundsatz nach zunächst vorläufig den maximalen Förderbeitrag festlegt. Die Zusicherung gilt für die im Gesuch beschriebene Anlage und

⁶² SR 616.1

basiert auf der geplanten Kapazität der Aufbereitungsanlage. Grössere Änderungen des Projekts müssen mit dem BFE vorgängig besprochen werden, um zu ermitteln, ob die Zusicherung dem Grundsatz nach dabei die Gültigkeit behält. Eine gestaffelte Auszahlung der Förderbeiträge soll möglich sein. Die erste Tranche wird frühestens bei Baubeginn ausbezahlt, die letzte nach der Bauschlussmeldung. Im Normalfall wird der Förderbeitrag in 3 Tranchen ausbezahlt, bei hohen Förderbeiträgen können es aber mehr sein.

Folgende Meldepflichten sind aktuell vorgesehen: Dem BFE soll die Inbetriebnahme der geförderten Anlage gemeldet werden. Die Meldung ist notwendig für die Auszahlung der nächsten Fördertranche. Änderungen gegenüber den im Gesuch gemachten Angaben müssen ebenfalls gemeldet und begründet werden. Im Rahmen einer Bauschlussmeldung werden dem BFE zudem die tatsächlichen und verifizierten Daten zu der geförderten Anlage geliefert. Ein Leistungstest, der die tatsächliche Kapazität der Aufbereitungsanlage überprüft, ist für die Bauabschlussmeldung zwingend nötig. Der Leistungstest muss die Anforderungen des SVGW erfüllen. Basierend auf der Bauabschlussmeldung setzt das BFE den Förderbetrag definitiv fest. Der maximal zugesprochene Förderbeitrag der Zusicherung dem Grundsatz nach kann dabei nicht überschritten werden.

Geht aus der Bauabschlussmeldung hervor, dass die Anspruchsvoraussetzungen nicht erfüllt werden oder dass die Anlage nicht den im Gesuch ausgewiesenen Angaben entspricht, erlischt der Anspruch auf eine Förderung. Bereits getätigte Zahlungen müssen zurückerstattet werden.

1d. Abschnitt: Förderung von Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme

Art. 113e Förderberechtigung

Absatz 1 definiert die Anforderungen an die Solarthermie-Anlage, die eingehalten werden müssen, um eine Förderung nach Artikel 34a Absatz 1 Buchstabe c CO₂-Gesetz in Anspruch nehmen zu können. Gefördert werden Anlagen, welche Wärme in erster Linie für gewerbliche und industrielle Prozesse oder für die Erbringung von Dienstleistungen produzieren (Abs. 1 Bst a). Typische Anwendungsbereiche sind beispielsweise die Industriesektoren Lebensmittel, Chemie/Pharma und Textil oder Wäschereien und Spitäler. Die Nutzung der erzeugten thermischen Energie im Prozess muss im Vordergrund stehen, in kleinerem Umfang ist jedoch eine Mitnutzung für andere Bereiche, zum Beispiel Warmwasseraufbereitung für Sanitäranlagen, zulässig. Im Fokus stehen Anwendungen bis etwa 100°C, auf eine Einschränkung des Temperaturbereichs des Prozesses wird jedoch bewusst verzichtet. Das Förderprogramm grenzt sich damit klar vom Gebäudeprogramm ab, über welches Anlagen für die Bereitstellung von Raumwärme oder Brauchwarmwasser im Gebäudebereich gefördert werden.

Die Einbindung einer Solarthermie-Anlage in einen Prozess ist mit einem beträchtlichen Aufwand für die Planung und Umsetzung der Systemintegration verbunden. Entsprechend macht es Sinn, wenn die Anlagen eine gewisse Grösse haben. Mit dem Förderprogramm sollen somit prioritär grössere Anlagen gefördert werden. Absatz 1 Buchstabe b legt die Untergrenze bei 35 kW thermische Kollektornennleistung gemäss Kollektorliste des Instituts für Solartechnik (SPF) fest (siehe dazu auch Artikel 113f). Dies entspricht einer Bruttofläche von etwa 60 m².

Weiter muss die Anlage über eine Messeinrichtung zur Bestimmung des effektiv genutzten Solarertrags, aufgeteilt in Prozesswärme und andere Bereiche, verfügen (Abs. 1 Bst. c).

Um eine hohe Qualität der Anlagenkomponenten zu gewährleisten, werden nur Kollektoren gefördert, die den Anforderungen gemäss Erläuterungen zur Kollektorliste⁶³ des Instituts für Solartechnik SPF entsprechen und die somit auch Solar Keymark-zertifiziert sind und nach den Standards EN 12975 oder ISO 9806 getestet wurden (Abs 1 Bst. d).

Buchstabe e präzisiert den unabhängigen Nachweis, über die korrekte Integration der Solarthermie in die Prozesse. Damit soll eine hohe Qualität der Planung in Bezug auf die Integration der Anlage in die

⁶³ Erläuterungen zur kollektorliste.ch. SPF 12.2021. Abrufbar unter: <https://www.ost.ch/de/forschung-und-dienstleistungen/technik/erneuerbare-energien-und-umwelttechnik/spf-institut-fuer-solartechnik/registrierung-fuer-kollektoristech>

zu unterstützenden Prozesse sichergestellt und somit die Wahrscheinlichkeit erhöht werden, dass die Anlage entsprechend den Erwartungen funktioniert.

Solaranlagen, welche bereits anderweitig durch den Bund unterstützt werden, sind von der Förderung ausgeschlossen (Abs. 2). Dazu gehören beispielsweise solche, welche über das Gebäudeprogramm oder solche, welche über Artikel 6 des KIG gefördert werden. Ebenfalls von der Förderung ausgeschlossen sind Betreiber von Anlage im EHS, deren Treibhausgasemissionen vom EHS erfasst sind.

Absatz 3 präzisiert den Umgang mit Betreibern von Anlagen, die nach Artikel 31 CO₂-Gesetz eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind. Diese können eine Förderung beanspruchen, jedoch werden die Emissionsverminderungen, die auf geförderte Solaranlagen zurückzuführen sind, hinsichtlich der Erfüllung der Verminderungsverpflichtungen gemäss Artikel 74a nicht angerechnet.

Für den Vollzug des Förderinstruments ist das BFE zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 4). Das BFE wird die Inhalte des Gesuchs im Gesuchsformular oder der neu zu erarbeitenden Richtlinie „Förderprogramm Solarthermie für Prozesswärme“ aufführen. Vorgesehen sind aktuell

- ein technischer Projektbeschreibung inklusive Hydraulikschema, aus welchem der Verwendungszweck der Wärme, die Temperaturniveaus und die Einbindung ins Gesamtsystem hervorgehen;
- eine Auflistung der anrechenbaren voraussichtlichen Projektkosten basierend auf Offerten oder fundierten Kostenschätzungen;
- die mittels eines dynamischen Simulationstools (Polysun, TRNSYS, oder gleichwertig) bestimmten monatlich nutzbaren Solarerträge aufgeteilt nach Verwendungszweck (Prozesswärme und allfällige weitere Bereiche), unter Berücksichtigung des monatlichen Energiebedarfs des von der Solaranlage unterstützten Gesamtsystems;
- die Berechnung der geplanten Verminderung der Treibhausgasemissionen in CO₂eq unter Berücksichtigung der durch die Anlage ersetzen Energieträger (die in Anhang 10 der CO₂-Verordnung aufgeführten Emissionsfaktoren sind massgebend);
- eine Auflistung von allfälligen weiteren kantonalen oder kommunalen Förderbeiträgen;
- das geplante Baubeginn- und Inbetriebnahmedatum; und
- einen Nachweis der korrekten Integration der Anlage ins Gesamtsystem, ausgestellt durch eine vom Systemlieferanten und Anlagenbetreiber unabhängige Drittpartei.

Art. 113f Förderbeitrag

Projekte müssen bei Gesuchseinreichung baureif sein. Ein Investitionsbeitrag wird gemäss Artikel 26 SuG allerdings nur gewährt, wenn mit dem Bau der Anlage noch nicht begonnen wurde oder der frühere Baubeginn bewilligt worden ist. Wer ohne Zusicherung oder ohne Einverständnis eines früheren Baubeginns mit den Bauarbeiten der Anlage beginnt, erhält keinen Investitionsbeitrag.

Die Förderung beruht auf einem einmaligen Investitionsbeitrag und setzt sich aus einem Grundbeitrag von 2'400 Franken und einem Leistungsbeitrag von 1'000 Franken pro kW thermische Kollektorleistung zusammen. Dies entspricht einer Verdoppelung des Minimalansatzes für Solarthermieanlagen für Raumwärme und Warmwasser gemäss dem harmonisierten Fördermodell der Kantone (HFM 2015).⁶⁴ Die Höhe der Förderung beträgt damit circa 40 Prozent der Investitionskosten.

Die Bezugsgrösse für die Förderung ist die thermische Kollektornennleistung gemäss Kollektorliste⁶⁵ des Instituts für Solartechnik SPF.

⁶⁴ HFM 2015 Revidierte Fassung vom September 2016.

⁶⁵ Fördergeldrechner Thermische Solarenergie (Kollektorliste). Abrufbar unter: www.kollektorliste.ch

Werden mehr Fördergesuche eingereicht als Mittel zur Verfügung stehen, so ist eine Prioritätenordnung anhand der erwarteten Einsparungen von Treibhausgasemissionen pro thermische Kollektornennleistung vorgesehen. Das BFE wird die Prioritätenordnung gemäss SuG in einer Richtlinie festlegen. Damit werden die Anlagen mit der höchsten Fördereffizienz in Bezug auf CO₂-Verminderungen zuerst berücksichtigt. Eine Warteliste wird nicht geführt. Für nicht berücksichtigte Projekte kann im Folgejahr erneut ein Gesuch eingereicht werden.

Für die Richtlinie sind ebenfalls folgende Inhalte zum Förderprozess vorgesehen: Sind die Voraussetzungen nach Artikel 113e erfüllt, so ist eine Zusicherung der Förderung dem Grundsatz nach vorgesehen. Dabei legt das BFE anhand der geplanten Anlagenleistung den voraussichtlichen Förderbetrag fest und sichert diesen mittels Verfügung zu. Wird die Anlagenleistung während der Realisierungsphase über den zugesicherten Wert erhöht, so wird eine Förderung für den zusätzlichen Teil nur gewährt, wenn genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Die Realisierung und Inbetriebnahme der Anlage soll innerhalb von 24 Monaten nach Erhalt der Zusicherung erfolgen, andernfalls entfällt der Förderanspruch. Das BFE kann diese Frist auf Gesuch hin um 12 Monate verlängern, sofern für die Verzögerung Gründe vorliegen, die der Projektant nicht zu verantworten hat. Die Inbetriebnahme ist dem BFE mittels unterzeichneten Inbetriebnahmeprotokolls zu melden und bildet die Grundlage für die Auszahlung einer Fördertranche. Nach der Inbetriebnahme muss dem BFE eine detaillierte Kostenrechnung für die Anlage vorgelegt werden.

Nach der Inbetriebnahmemeldung und dem Vorlegen der detaillierten Kostenabrechnung wird der Förderbetrag basierend auf der effektiven Anlagenleistung definitiv festgesetzt. Geht aus den eingereichten Unterlagen hervor, dass die Anspruchsvoraussetzungen gemäss Artikel 113e nicht erfüllt werden, erlischt der Anspruch auf eine Förderung und bereits getätigte Zahlungen müssen zurückerstattet werden.

Art. 113g Rückforderung

Da die Anlagen mit einem substanziellen Förderbeitrag unterstützt werden, soll auch sichergestellt werden, dass sie entsprechend den Erwartungen funktionieren. Zur Überprüfung der Betriebstüchtigkeit der Anlage ist dem BFE deshalb während drei Jahren jährlich der monatliche genutzte Solarertrag in kWh zu melden. Beträgt der genutzte Solarertrag, gemittelt über 3 Jahre, weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrages, kann der Förderbeitrag gestützt auf Artikel 28 SuG anteilmässig zurückgefordert werden.

Art. 113h Monitoring und Veröffentlichung der Daten

Bisher gibt es in der Schweiz nur wenige Solarthermieanlagen, welche Wärme für gewerbliche und industrielle Prozesse produzieren. Es besteht daher ein berechtigtes Interesse, Erfahrungen zu sammeln und Best-Practices für solche Anlagen zu generieren und die gewonnenen Daten und Analysen, sofern keine Geschäftsgeheimnisse des Unternehmens betroffen sind, zu veröffentlichen. Das BFE kann dementsprechend eine wissenschaftliche Begleitung für ausgewählte geförderte Anlagen veranlassen.

2. Abschnitt: Förderung von Technologien zur Verminderung der Treibhausgasemissionen

Art. 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Neu wird in Artikel 114 Absatz 1 explizit festgehalten, neben dem positiven Umweltnutzen durch das Förderinstrument in den Bereichen Treibhausgasreduktion, Einsatz erneuerbarer Energien und sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen keine weiteren Umweltziele erheblich beeinträchtigt werden dürfen. Zudem wird festgehalten, dass auch die Darlehensnehmenden einen Sitz in der Schweiz haben müssen. Weil der Technologiefonds als Umwelt- und Standortförderinstrument eingeführt wurde, wurde dies in der Praxis bereits bisher so umgesetzt. Ein explizites Aufnehmen in der Verordnung schafft Transparenz und mehr Rechtssicherheit.

Art. 118 Abs. 3

In Artikel 118 Absatz 3 wird die maximale Finanzierungssumme durch den Technologiefonds von 500 Mio. CHF bis 2020 an die erweiterte Zeitspanne des Förderinstruments angepasst. Sie beträgt neu maximal 750 Mio. CHF bis 2030. Der konkrete, maximale jährliche Verpflichtungskredit wird nach wie vor je nach Ausschöpfung des Technologiefonds von der Bundesversammlung festgelegt (Abs. 2, unverändert).

3. Abschnitt: Verteilung an die Bevölkerung*Art. 119* Ertragsanteil der Bevölkerung

Die Bevölkerung erhält wie bisher anteilmässig den Ertrag der CO₂-Abgabe zurückverteilt, der nicht zweckgebunden ist. Aufgrund der gleichjährigen Rückverteilung beruht der jährliche Ertragsanteil der Bevölkerung weiterhin auf einer Schätzung des Jahresertrags der CO₂-Abgabe des Erhebungsjahrs. Die Differenz zwischen dem geschätzten und dem tatsächlichen Abgabeertrag wird im übernächsten Jahr ausgeglichen (Abs. 1 Bst. a). Der Ertragsanteil der Bevölkerung umfasst zudem anteilmässig die rückerstattete CO₂-Abgabe, die das BAFU bei WKK-Anlagen nach Artikel 98d zurückfordern kann, wenn sie nicht genügend investiert haben. Die Rückverteilung dieser Mittel erfolgt im übernächsten Jahr (Abs. 1 Bst. b).

Gemäss der bis Ende 2024 geltenden Gesetzgebung flossen die vom Gebäudeprogramm nicht ausgeschöpften Mittel gleichjährig in die Rückverteilung an die Wirtschaft und wurden mit zweijähriger Verzögerung zwischen der Rückverteilung Bevölkerung und Wirtschaft ausgeglichen. Der Ausgleich für die Jahre 2023 und 2024 ist in den Übergangsbestimmungen (Art. 146ae Abs. 2 und 3) geregelt. Neu wird der Anteil der Bevölkerung an den Mitteln, die einen Maximalbetrag von 150 Millionen Franken an nicht ausgeschöpften zweckgebundenen Mitteln übersteigen, im jeweils übernächsten Jahr rückverteilt (Abs. 1 Bst. c).

Mittel innerhalb der 150 Millionen, die nicht zweckgebunden eingesetzt werden können, werden ebenfalls anteilmässig an die Bevölkerung zurückverteilt (Abs. 1 Bst. d). Dies erfolgt alle fünf Jahre im Umfang der bis zwei Jahre zuvor nicht eingesetzten Mittel (Abs. 2).

Art. 120 Abs. 1

Absatz 1 wird angepasst, da gemäss der bis Ende 2024 geltenden Gesetzgebung die vom Gebäudeprogramm nicht ausgeschöpften Mittel gleichjährig in die Rückverteilung an die Wirtschaft flossen und mit zweijähriger Verzögerung zwischen der Rückverteilung Bevölkerung und Wirtschaft ausgeglichen wurden (vgl. Erläuterungen zu Art. 119).

4. Abschnitt: Verteilung an die Wirtschaft*Art. 124* Ertragsanteil der Wirtschaft

Die Wirtschaft erhält wie bisher anteilmässig den Ertrag der CO₂-Abgabe zurückverteilt, der nicht zweckgebunden ist. Aufgrund der gleichjährigen Rückverteilung beruht der jährliche Ertragsanteil der Wirtschaft weiterhin auf einer Schätzung des Jahresertrags der CO₂-Abgabe des Erhebungsjahrs. Die Differenz zwischen dem geschätzten und dem tatsächlichen Abgabeertrag wird im übernächsten Jahr ausgeglichen (Abs. 1 Bst. a). Der Ertragsanteil der Wirtschaft umfasst zudem anteilmässig die rückerstattete CO₂-Abgabe, die das BAFU bei WKK-Anlagen nach Artikel 98d zurückfordern kann, wenn sie nicht genügend investiert haben. Die Rückverteilung dieser Mittel erfolgt im übernächsten Jahr (Abs. 1 Bst. b).

Gemäss der bis Ende 2024 geltenden Gesetzgebung flossen die vom Gebäudeprogramm nicht ausgeschöpften Mittel gleichjährig in die Rückverteilung an die Wirtschaft und wurden mit zweijähriger Verzögerung zwischen der Rückverteilung Bevölkerung und Wirtschaft ausgeglichen. Der Ausgleich für die Jahre 2023 und 2024 ist in den Übergangsbestimmungen (vgl. Art. 146ae) geregelt. Neu wird der

Anteil der Wirtschaft an den Mitteln, die einen Maximalbetrag von 150 Millionen Franken an nicht ausgeschöpften zweckgebundenen Mitteln übersteigen, im jeweils übernächsten Jahr rückverteilt (Abs. 1 Bst. c).

Mittel innerhalb der 150 Millionen, die nicht zweckgebunden eingesetzt werden können, werden ebenfalls anteilmässig an die Wirtschaft zurückverteilt (Abs. 1 Bst. d). Dies erfolgt alle fünf Jahre im Umfang der bis zwei Jahre zuvor nicht eingesetzten Mittel (Abs. 2).

Art. 124a Ausschluss und Teilausschluss

Die Betreiber mit Verminderungsverpflichtung erhalten keinen Anteil am Ertrag der CO₂-Abgabe (Art. 36 Abs. 4 CO₂-Gesetz). Für den Ausschluss dieser Anlagebetreiber von der Rückverteilung stützen sich die Ausgleichskassen auf die AHV-Abrechnungsnummern.

Absatz 1 regelt den Teilausschluss, wenn die Betreiber von Anlagen an verschiedenen Standorten die gleiche AVH-Abrechnungsnummer verwenden. Umfasst die AHV-Abrechnungsnummer Löhne von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in einer nicht ausgeschlossenen Unternehmenseinheit tätig sind, kann der Anlagenbetreiber die teilweise Rückverteilung der CO₂-Abgabe beantragen und den Ausgleichskassen die in Bezug auf den Teilausschluss relevanten Lohnsummen innerhalb einer gewissen Frist melden (Abs. 2). Wird die Frist nicht eingehalten, so ist die ganze Lohnsumme von der Rückverteilung ausgeschlossen (Abs. 3). Ein Anlagenbetreiber, der nicht mehr von der CO₂-Abgabe befreit ist, hat ab dem auf das Ende der Befreiung folgenden Jahr erneut Anspruch auf die Verteilung dieser Abgabe (Abs. 4). Die Rückverteilung erfolgt in diesem Fall durch das BAFU. Absatz 5 regelt welche Angaben der Betreiber liefern muss. Die Frist beträgt 3 Monate. Wird diese Frist nicht eingehalten, dass erhält der Betreiber keine Rückverteilung (Abs. 6).

Art. 125 Abs. 1 und 3

Absatz 1 wird angepasst, da gemäss der bis Ende 2024 geltenden Gesetzgebung die vom Gebäudeprogramm nicht ausgeschöpften Mittel gleichjährig in die Rückverteilung an die Wirtschaft flossen und mit zweijähriger Verzögerung zwischen der Rückverteilung Bevölkerung und Wirtschaft ausgeglichen wurden (vgl. Erläuterungen zu Art. 119).

Neu wird nach Artikel 36 Absatz 3 CO₂-Gesetz der Anteil der Wirtschaft nicht mehr gemäss AHV-Lohnsumme rückverteilt, sondern neu gestützt auf die Lohnsumme, auf die der Arbeitgeber nach Artikel 3 des Arbeitslosenversicherungsgesetzes vom 25. Juni 1982⁶⁶ Beiträge an die Arbeitslosenversicherung entrichtet. Absatz 3 wird durch Verweis auf den entsprechenden Gesetzesartikel ergänzt.

9a. Kapitel: Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen

1. Abschnitt: Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen

Art. 127a Förderungswürdige Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Mit Finanzhilfen werden Massnahmen unterstützt, die dazu beitragen, Schäden an Personen und an Sachen von erheblichem Wert, wie beispielsweise Gebäude, Infrastrukturen, Objekte von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung oder Natur und Landschaft, die sich als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentrationen ergeben können, zu vermeiden (Anpassungsmassnahmen) und die nicht bereits gestützt auf bestehende Spezialerlasse ausserhalb des CO₂-Gesetzes gefördert werden können, wie zum Beispiel Massnahmen im Rahmen von Programmvereinbarungen mit den Kantonen. Förderungswürdig ist die Planung, Entwicklung oder Umsetzung von Anpassungsmassnahmen. Auch Vorbereitungsarbeiten wie Klima-Risikoanalysen, Betroffenheitsanalysen, die Entwicklung von Anpassungsstrategien und Massnahmenpläne sowie das Erstellen von Leitfäden tragen dazu bei,

⁶⁶ SR 837.0

Schäden langfristig zu vermeiden, und können gefördert werden. Die Anpassungsmassnahmen sollen einen Beitrag an die Ziele der Strategie „Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz“⁶⁷ des Bundesrates leisten. Dabei handelt es sich insbesondere um die Minimierung der Risiken des Klimawandels und den Schutz der Bevölkerung, der Sachwerte und der natürlichen Lebensgrundlagen sowie die Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt an den Klimawandel. Zudem sollen die Anpassungsmassnahmen den Grundsätzen der Anpassungsstrategie genügen, bei der unter anderem die Nachhaltigkeit, das gemeinschaftliche Vorgehen von Bund, Kantone, Gemeinden und Privaten, die Vereinbarkeit der Anpassungen mit dem Klimaschutz (also der Reduktion der Emissionen) und die Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse im Vordergrund stehen (Abs. 1). Der Fokus des Förderinstrumentes liegt auf der Anpassung an und den Schutz vor den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels. Anpassungsmassnahmen können aber positive Nebeneffekte auf andere Umweltbereiche (z.B. Biodiversität) haben.

Bei den Schäden handelt es sich insbesondere um die Beeinträchtigung der Gesundheit durch Hitzewellen, Personen- und Sachschäden durch Massenbewegungen infolge des auftauenden Permafrosts und der schmelzenden Gletscher, Personen- und Sachschäden aufgrund häufigerer und intensiverer Hochwasser und zunehmenden Oberflächenabflusses, Schäden in der Land-, Forst-, Energie-, und Siedlungswasserwirtschaft wegen häufigeren und längeren Trockenheitsperioden sowie um Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen durch Veränderungen von Lebensräumen und der Artenzusammensetzung (Abs. 2). Gefördert werden beispielsweise klimaangepasste, naturnahe Grün- und Freiraumgestaltung zur Reduktion von städtischen Hitzeinseln oder Hitzemassnahmenpläne zum Schutz der Bevölkerung bei Hitzewellen, der Einsatz von klimaangepassten Baumaterialien, Konzepte für die Bewirtschaftung der zunehmenden Geschiebefracht, das Anlegen von multifunktionalen, naturnah gestalteten Retentionsflächen, die Planung und Umsetzung von Schwammstadtkonzepten, naturnahe dezentrale Regenwasserbewirtschaftungskonzepte und Objektschutz gegen zunehmenden Oberflächenabfluss, der Einsatz von trockenheitstoleranten landwirtschaftlichen Kulturen, klimaresistente Bewirtschaftungsformen von arten- und strukturreichen Wäldern oder das Anlegen von Kaltwasserpools in Flüssen sowie die Beschattung von Uferzonen mit klimaangepassten Strauch- und Baumarten (Bst. a - e).

Für den Vollzug dieses Förderinstrumentes ist das BAFU zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 3). Das BAFU wird das Verfahren und die Prioritätenordnung gemäss Artikel 13 SuG in einer Richtlinie präzisieren. Vorgesehen ist, dass Finanzhilfen entweder als Direkteingabe auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen zu thematischen Förderschwerpunkten ausgerichtet werden können. Die Finanzhilfen richten sich beispielsweise an Kantone, Gemeinden, Regionen, Verbände, Unternehmen oder Vereine, die eine Anpassungsmassnahme planen, entwickeln oder umsetzen möchten.

Mit den Finanzhilfen soll einerseits die verbreitete Umsetzung von Anpassungsmassnahmen, die andernorts bereits erfolgreich getestet wurden, unterstützt werden. Das BAFU publiziert dazu Beispiele von Anpassungsmassnahmen, die förderungswürdig sind, und stellt Formulare für die Einreichung der Gesuche zur Verfügung. Für Gesuche für Finanzhilfen als Direkteingabe ist der Stichtag des 31. März vorgesehen. Geplant ist eine Abweichung davon fürs Jahr 2025 (Stichtag 31. August 2025). In den Gesuchen soll unter anderem der Nachweis erbracht werden müssen, wie die Anpassungsmassnahme dazu beiträgt, die Risiken des Klimawandels zu reduzieren, Schäden aufgrund des Klimawandels zu vermeiden oder die Anpassungsfähigkeit zu verbessern. Insbesondere soll aufgezeigt werden, wie der Wirkungsnachweis nach Fertigstellung der Massnahme mittels Indikatoren erbracht werden kann. Gesuche können nur geprüft werden, sofern alle erforderlichen Genehmigungen für ein Projekt vorliegen. Ebenfalls Teil des Gesuchs wird ein Budget oder ein Finanzierungsplan, eine detaillierte

⁶⁷ Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz - Erster Teil der Strategie des Bundesrates vom 2. März 2012.
Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz - Aktionsplan 2014–2019. Zweiter Teil der Strategie des Bundesrates vom 9. April 2014.
Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz: Aktionsplan 2020–2025. Dritter Teil der Strategie des Bundesrates vom 19. August 2020.

Zusammenstellung der anrechenbaren Kosten der Massnahme, die Angabe der Beiträge und allfälligen Mittelzusicherungen der Kantone und Dritter sowie des vom Bund erwarteten Beitrages einzureichen.

Für die Beurteilung der Gesuche ist das BAFU zuständig. Es zieht dazu weitere, vom Thema des Gesuchs betroffene Bundesstellen bei. Für den Fall, dass die eingereichten oder zu erwartenden Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen, ist eine Prioritätenordnung zu definieren. Vorgesehen ist jedoch, dass Gesuche im Folgejahr wiederum eingereicht werden können, sollte ihnen aufgrund der beschränkten Finanzmittel keine Förderung zugesprochen worden sein.

Mit Finanzhilfen sollen andererseits innovative Lösungsansätze oder grössere integrale, kombinierte Vorhaben mit mehreren Anpassungsmassnahmen, die zur Reduktion der Risiken des Klimawandels in der Schweiz beitragen, gefördert werden. Das BAFU sieht vor, dazu thematische Ausschreibungen zu Förderschwerpunkten durchführen. Die Ausschreibung wird die Bedingungen und die Selektionskriterien festlegen. Für die Beurteilung der eingegangenen Gesuche und das Festlegen von Förderschwerpunkten wird das BAFU auch hier weitere Bundesstellen beiziehen. Die Bewertung der Gesuche erfolgt auf der Grundlage der in der Ausschreibung festgelegten Selektionskriterien. Es werden diejenigen Projekte unterstützt, welche die Selektionskriterien am besten erfüllen. Die Anzahl der geförderten Anpassungsmassnahmen soll sich nach der Qualität der eingegangenen Gesuche, den darin veranschlagten Kosten und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln richten.

Bei subventionierten Projekten sind eine zielgerichtete Steuerung, Koordination und Führung unentbehrlich für Effizienz und Einheitlichkeit. Das BAFU stellt dies durch eine angemessene Organisation sicher. Für die strategisch Steuerung schafft das BAFU einen amtsinternen Programmausschuss. Der Einbezug der weiteren Bundesstellen sowohl bei der Beurteilung von Gesuchen als auch bei der Ausgestaltung von thematischen Ausschreibungen zu Förderschwerpunkten erfolgt im Rahmen des Interdepartementalen Ausschusses Klima.

Art. 127b Höhe der Finanzhilfen

Die Höhe der Finanzhilfen, welche maximal 50 Prozent der anrechenbaren Kosten beträgt, wird insbesondere nach dem Nutzen und der Wirkung der Massnahme festgelegt. Massnahmen mit einem grösseren Nutzen profitieren grundsätzlich von höheren Finanzhilfen als solche mit einem geringen Nutzen. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlichen und angemessenen Kosten. Dazu zählen beispielsweise Planungskosten, Entwicklungskosten, Investitionskosten von Bauteilen, oder Installationskosten (Bst. a). Anrechenbar sind nur diejenigen Mehrkosten, welche sich aufgrund der Anpassungsmassnahme ergeben. Allfällige zusätzliche Aufwendungen, welche im gleichen Projekt behandelt werden, können nicht angerechnet werden (Bst. b). Können für ein Vorhaben auch andere Bundessubventionen beansprucht werden, so dürfen die gesamten Bundesmittel höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten betragen. Erhält ein Gesuchsteller Finanzhilfen aus mehreren staatlichen Quellen, besteht die Pflicht zur Koordination. Gemäss Artikel 12 Absatz 2 SuG werden die Leistungen in der Regel von jener Behörde koordiniert, auf welche voraussichtlich die grösste Summe entfällt. Das BAFU kann in solchen Fällen mit den beteiligten Behörden Kontakt aufnehmen.

2. Abschnitt: Finanzhilfen für Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127c Förderungswürdige Massnahmen

Finanzhilfen werden gemäss Absatz 1 nur für Massnahmen gewährt, welche die Emissionen von Treibhausgasen innerhalb der EHS-Anlage vermindern oder für Massnahmen, bei denen CO₂ in Produkten dauerhaft gebunden oder im Untergrund dauerhaft gespeichert wird. Ebenfalls möglich ist die chemische Bindung oder Speicherung von biogenem CO₂ um Negativemissionen zu erzielen. Die Massnahme muss einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung der EHS-Anlage leisten. Dies wäre weder bei Pilotanlagen der Fall, noch bei Massnahmen zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ aus der Bereitstellung von Niedertemperaturwärme. Ebenfalls nicht zu einer erheblichen Dekarbonisierung tragen Massnahmen bei, die zu einem höheren Stromverbrauch führen, sofern der

Strom aus fossilen Quellen stammt. Entsprechend sind die Stromeinkäufe aus nicht fossilen Quellen mit Herkunftsnachweisen zu belegen. Das BAFU legt die Anforderungen an die Massnahmen in einer Vollzugsmittelteilung fest und orientiert sich dabei an den Anforderungen für Finanzhilfen gemäss Artikel 6 KIG (Bst. a).

Finanzhilfen werden nur an Betreiber von Anlagen gewährt, welche nach Artikel 16 CO₂-Gesetz verpflichtend am EHS teilnehmen. Betreiber, die ein opt-out gewählt haben und somit nicht am EHS teilnehmen, erhalten keine Finanzhilfen (Bst. b).

Für den Vollzug dieses Instruments ist das BAFU zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 2). Es ist vorgesehen, dass Gesuche für Finanzhilfen als Direkteingabe bis zum 31. März über das vom BAFU betriebene Informations- und Dokumentationssystem (CORE) eingereicht werden. Im Jahr 2025 ist jedoch ein späterer Stichtag (1. August 2025) vorgesehen. Das Gesuch soll die Art der Massnahmen präzise beschreiben. Es soll Angaben machen über den Umfang der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder der angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq. Im Weiteren werden Angaben zu den anrechenbaren Kosten der Massnahmen gemäss Artikel 127d Absatz 2 und zum Kosten-Nutzen-Verhältnis unter Berücksichtigung der Rentabilität (Return on Investment) erforderlich sein. Um die Finanzierung der Massnahme aufzuzeigen, sind allfällig zugesagte oder erhaltene Förderungen von Bund, Kanton oder Gemeinde sowie Eigenmittel und die Höhe des Finanzierungsbedarfs anzugeben. Bei Massnahmen, die Zertifikate unter freiwilligen Standards generieren, sind die voraussichtlichen Erlöse mitzuteilen. Gemäss SuG sind Doppelförderungen ausgeschlossen. Sollen für eine Massnahme neben der Förderung nach Artikel 37b CO₂-Gesetz auch nationale Bescheinigungen beantragt werden, ist eine Wirkungsaufteilung vorzunehmen. Bei besonders kostenintensiven Massnahmen können für den Umsetzungsstand geeignete Zwischenziele als Teil des Gesuchs eingereicht werden, die zu einer vorgezogenen (teilweisen) Auszahlung vor Ende der Massnahmenumsetzung führen können. Im Weiteren sind im Gesuch Angaben zum Risiko der Verlagerung der Produktion und somit der Treibhausgasemissionen ins Ausland (Carbon Leakage) vorgesehen. Dies gemäss den im EHS verwendeten Carbon Leakage Faktoren.

Art. 127d Höhe der Finanzhilfen

Die Finanzhilfen betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten (Abs. 1). Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahmen unmittelbar notwendigen Investitionskosten. Dazu zählen insbesondere die aktivierbaren Planungskosten, die Investitionskosten der Bauteile, Installationskosten – wobei angemessene Kosten für den Tiefbau berücksichtigt werden können – und Kosten für die Inbetriebnahme inkl. darin begründeter Betriebsunterbrüche. Für Betriebskosten werden keine Finanzhilfen gewährt (Abs. 2).

Das BAFU legt in einer Richtlinie das Verfahren zur Förderung und die Prioritätenordnung gemäss Artikel 13 SuG fest. Dies ist wichtig für den Fall, dass die eingereichten oder zu erwartenden Gesuche die verfügbaren Mittel übersteigen. Die Finanzhilfen im Rahmen von Art. 37b CO₂-Gesetz erfolgen als Investitionsbeiträge. Die Zusage und die Höhe der Finanzhilfen werden durch das BAFU mit einer Verfügung festgelegt. Finanzhilfen werden in der Regel als Direkteingabe auf Gesuch hin ausgerichtet. Das BAFU sieht jedoch die Möglichkeit vor, Ausschreibungen vorzunehmen. Absatz 3 definiert die Kriterien für die Prioritätenordnung und somit den Entscheid, welche Gesuche eine Finanzhilfe erhalten. Die maximal möglichen Beiträge von 50 Prozent der anrechenbaren Kosten können gekürzt werden. Dies ist bspw. der Fall, wenn bei Massnahmen die Zertifikate unter freiwilligen Standards generieren, die Erlöse aus diesen Zertifikaten zu einer Deckung von über 100 Prozent der anrechenbaren Kosten führen würden. Eine Kürzung kann auch erfolgen, wenn nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung stehen. Für den Entscheid, ob für ein Gesuch, das die Anforderungen erfüllt, eine Finanzhilfe gewährt wird, werden insbesondere der Umfang der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder der Umfang der angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq (Abs. 3 Bst. a) sowie die Höhe der Kosten pro Tonnen CO₂eq, die vermindert oder als Negativemissionen erzielt werden, berücksichtigt, wobei die Kosten unterschiedlich hoch sein können, je nachdem ob die Treibhausgasemissionen vermindert oder abgeschieden und dauerhaft in Produkten gebunden oder

gespeichert werden (Bst. b). Im Weiteren wird das Risiko der Verlagerung der Produktion ins Ausland (Carbon Leakage) berücksichtigt (Bst. c), sowie der Umfang der voraussichtlichen Einsparungen der Betriebskosten über eine Laufzeit von 7 Jahre (Bst. d). Zudem werden die Auswirkungen auf die Kreislaufwirtschaft in der Schweiz berücksichtigt in dem beurteilt wird, ob die Massnahme zur Reduktion der Umweltbelastung während des gesamten Lebenszyklus von Produkten, zur Schliessung von Materialkreisläufen und zur Verbesserung der Ressourceneffizienz beiträgt (Bst. e). Die Kriterien gemäss Buchstaben c und e können schlussendlich zu einer Reduktion der Abhängigkeit von Importen und zur Versorgungssicherheit beitragen.

Die Höhe der Finanzhilfen wird um die zukünftig voraussichtlich erzielten Gewinne beim Verkauf von Emissionsrechten und die eingesparten Kosten gekürzt, wenn keine Emissionsrechte gekauft werden müssen. Dabei werden allfällige Änderungen der kostenlosen Zuteilung und der Abgabepflicht von Emissionsrechten berücksichtigt. Die voraussichtlichen Gewinne und Einsparungen aus dem Handel mit Emissionsrechten werden anhand des durchschnittlichen Zuschlagspreises der Versteigerungen auf dem Primärmarkt in der Europäischen Union im vorangegangenen Kalenderjahr verwendet (Abs. 4). Davon ausgenommen sind Projekte zur Abscheidung und Speicherung von Treibhausgasen, da die Kosten pro Tonne CO₂ um ein Vielfaches höher liegen als die möglichen Einsparungen aus dem Verkauf von Emissionsrechten.

Stehen nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung, erhalten diejenigen Gesuche eine Finanzhilfe, welche die Prioritätenordnung, basierend auf den Kriterien nach Absatz 3 am besten erfüllen. Gesuche für Massnahmen, welche zwar förderfähig wären, für die jedoch die zur Verfügung stehenden Mittel nicht für eine Förderung ausreichen, werden abgelehnt. Diese Gesuche können zu einem späteren Zeitpunkt erneut zur Beurteilung eingereicht werden. Es ist keine Warteliste vorgesehen.

3. Abschnitt: Berichterstattung und Auszahlung bei Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen sowie Massnahmen in Anlagen im EHS

Art. 127e Meldepflicht und Berichterstattung bei Finanzhilfen

Die gesuchstellende Person muss dem BAFU unverzüglich alle Änderungen melden, die sich auf die Gewährung oder die Höhe der Finanzhilfe auswirken könnten (Abs. 1).

Die Berichterstattung erfolgt durch einen Bericht, welcher beim BAFU einzureichen ist. Er bildet die Grundlage für die Auszahlung der Finanzhilfe. Darin ist der Stand der Umsetzung der Massnahme darzulegen (Abs. 2 Bst. a). Als Teil des Berichts ist die vollständige Kostenzusammenstellung zusammen mit den Rechnungskopien einzureichen. Wurde die Kostenzusammenstellung durch eine Treuhandfirma geprüft, kann in Absprache mit dem BAFU auf das Einreichen der Rechnungskopien verzichtet werden (Bst. b). Wurden Zwischenziele festgelegt, können diese als Grundlage für Teilzahlungen dienen. Sind die Zwischenziele erreicht, ist ebenfalls ein Bericht nach Absatz 2 einzureichen, damit die Auszahlung als Teilzahlung erfolgen kann.

Das BAFU sieht zudem bei Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen vor, dass die Berichterstattung zusätzlich Empfehlungen für die Multiplikation durch Dritte enthalten und damit darlegen soll, wie weitere Fortschritte bei der Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz durch Dritte erzielt werden können. Zudem soll die Berichterstattung anhand des geplanten Wirkungsmonitorings mittels Indikatoren aufzeigen, wie die umgesetzte Massnahme dazu beiträgt, dass Risiken des Klimawandels reduziert, Schäden aufgrund des Klimawandels vermeiden oder die Anpassungsfähigkeit verbessert wurde. Der Wirkungsnachweis muss im Abschlussbericht erbracht werden. Diese zusätzlichen Inhalte der Berichterstattung sollen Teil der Verfügung betreffend die Förderung sein. Die Berichte sind zentrale Grundlage für die Steuerung des Förderinstruments und der Aufarbeitung und Verbreitung der Resultate. Die Berichte dienen der regelmässigen und systematischen Meldung der Fortschritte der Projekte und sind dem BAFU einzureichen. Basierend auf den Berichten kann das BAFU die Prioritätenordnung und die Kriterien bei thematischen Ausschreibungen anpassen und damit die Effizienz und Effektivität des Förderinstruments zu steigern.

Die Berichterstattung für Betreiber von Anlagen im EHS erfordert zusätzlich die Einreichung eines Evaluationsberichts. Dieser ist drei Jahre nach der Umsetzung der Massnahme beim BAFU einzureichen und soll über die mittelfristige Wirkung der geförderten Massnahme Auskunft geben. Im Evaluationsbericht werden die in den letzten drei Jahren erzielten Verminderungen von Treibhausgasemissionen oder die erzielten Negativemissionen und somit die Wirkung der Anwendung von Negativemissionstechnologien (NET) in Tonnen CO₂eq pro Jahr (Abs. 3 Bst. a) dargelegt. Allfällige Abweichungen zur ursprünglich geplanten Massnahme sind detailliert zu beschreiben und zu begründen und die vorgesehenen Korrekturmassnahmen sind abzubilden (Bst. b).

Art. 127f Auszahlung der Finanzhilfen

Die Auszahlung der Finanzhilfe erfolgt nach Genehmigung des Berichts nach Artikel 127e Absatz 2. Ist ein Bericht unvollständig, so wird die Finanzhilfe zurückbehalten, bis der Bericht korrekt und genehmigt ist. Auszahlungen können erfolgen bevor eine Massnahme vollständig umgesetzt ist. Dazu werden Zwischenziele für den Umsetzungsstand definiert, welche für eine Auszahlung erreicht sein müssen. Eine Teilzahlung ist in dem Umfang möglich, in dem bereits Kosten beim Finanzhilfeempfänger entstanden sind, höchstens aber von 80 Prozent des insgesamt verfügbaren Betrags. Erfüllt der Gesuchsteller seine Verpflichtung trotz Mahnung nicht oder nur mangelhaft, so wird die Finanzhilfe gemäss Artikel 28 bis 30 des SuG nicht oder nur teilweise ausbezahlt oder zurückgefordert.

Art. 127g Veröffentlichung von Informationen

Unter Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses werden Informationen zu den geförderten Massnahmen veröffentlicht. Publiziert werden die Namen und Adressen der Betreiber von Anlagen im EHS sowie die Projektträger von Anpassungsmassnahmen. Neben der Höhe und der Form der gewährten Finanzhilfe werden die relevanten Inhalte aus den Gesuchen sowie relevante Inhalte aus den Berichten und Evaluationsberichten in einem geeigneten Detaillierungsgrad veröffentlicht.

9b. Kapitel: Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Art. 127h Beiträge für Massnahmen im Luftverkehr

Artikel 28g, Artikel 37a CO₂-Gesetz sowie Artikel 103b LFG (Änderung anderer Erlasse) bilden die rechtlichen Grundlagen für eine finanzielle Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr. Artikel 127h Absatz 1 Buchstaben a–c CO₂-Verordnung zeigt auf, welche Fördergegenstände dabei besonderes im Fokus stehen: die Skalierung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen sowie die Steigerung der Effizienz von Luftfahrzeugen und Flugbetrieb. Eine Förderung ist für die Erforschung und Entwicklung neuer Technologien und Verfahren möglich, worunter auch Pilot- und Demonstrationsprojekte inklusive Erstanwendung fallen. Diese Fördergegenstände stehen im Einklang mit dem Postulatsbericht «CO₂-neutrales Fliegen bis 2050». Für den Vollzug dieses Instruments ist das BAZL zuständig.

Das BAZL entrichtet die Beiträge in Form von à fonds perdu Beiträgen, Darlehen oder Bürgschaften (Abs. 2). Diese verschiedenen Formen werden nach dem Grundsatz gemäss Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b SuG möglichst wirtschaftlich und wirkungsvoll eingesetzt. Im Fokus stehen wo immer möglich Bürgschaften. Darlehen und A-fonds-perdu Beiträge werden beschränkt auf frühe Entwicklungsphasen eingesetzt. Um den gesetzlichen Auftrag möglichst wirksam umzusetzen, soll der Bund dabei subsidiär den Wissenstransfer zwischen Akteuren unterstützen (Abs. 3). Ein mangelhafter Austausch zwischen Akteuren in diesem Bereich wurde im «Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen» von 2022⁶⁸ als hinderlich beschrieben. So sollen – analog zur Praxis in bestehenden Förderinstrumenten des Bundes –

⁶⁸ Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen. BAZL, 15.12.2022.

entsprechende Bestrebungen unterstützt werden können; darunter fallen sektorübergreifende Expertentreffen und Informationsanlässe für das neue Förderinstrument.

Die Entwicklungen zur Emissionsminderung im Luftverkehr sind äusserst komplex und dynamisch. Somit erfordern die strategischen Grundlagen für das Erreichen von Klimazielen im Luftverkehr eine regelmässige Aktualisierung. Um einen effektiven Einsatz der Mittel zu gewährleisten, ist deshalb eine aktive Begleitung und Beteiligung an der entsprechenden Forschung erforderlich. Zu diesem Zweck ermöglicht Absatz 4 dem BAZL die Durchführung von Ressortforschung, um in Form von Auftragsforschung (Art. 16 Abs. 2 Bst. a des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 2012⁶⁹ über die Förderung der Forschung und Innovation (FIG)), Beiträge an Forschungsprogramme (Art. 16 Abs. 2 Bst. d FIG) oder durch eigene Forschungsprogramme (Art. 16 Abs. 2 Bst. c FIG) punktuelle Wissenslücken zu schliessen.

Das BAZL kann zur Gewährung von Beiträgen Ausschreibungen durchführen. Dieses Verfahren erlaubt es dem BAZL, den Einsatz von Mitteln spezifisch auf die Schwerpunkte der Förderstrategie auszurichten. Es kann entsprechend die Fördergegenstände und die Bedingungen für die Teilnahme am Ausschreibungsverfahren festlegen.

Für den Vollzug dieses Instruments ist das BAZL zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 5). Das BAZL wird die Modalitäten zu den Gesuchen sowie zum Vollzug in einer Vollzugsweisung präzisieren. Es kann von den gesuchstellenden Personen für die Prüfung der Gesuche Gebühren erheben, insbesondere für die Prüfung der Bürgschaftsgesuche sowie für die Kontrolle der Bürgschaftsnehmerinnen und -nehmer während der Laufzeit der Bürgschaft.

Art. 127i Förderstrategie

Als Grundlage für einen gezielten Einsatz von Fördermitteln erarbeitet das BAZL eine Förderstrategie, die periodisch aktualisiert wird. Diese soll zeitlich auf die Verpflichtungskredite abgestimmt inhaltliche Schwerpunkte festlegen und eine Prognose von Einnahmen sowie Planung von Ausgaben enthalten (Abs. 1). Aufbauend auf dem Bericht «CO₂-neutrales Fliegen bis 2050» ist eine Roadmap vorgesehen für Technologien, welche für das Erreichen von Netto-Null in der Schweizer Luftfahrt bis 2050 benötigt werden. Das Festlegen von Voraussetzungen für das Einreichen von Gesuchen (beispielsweise Ausschluss von Gesuchen unter einem gewissen Beitrag) ermöglicht einen schlanken Vollzug mit Fokus auf wirkungsvolle Gesuche (Abs. 2).

Art. 127j Bürgschaft

Um den Einsatz von staatlichen Mitteln möglichst wirksam und marktgerecht zu gestalten, sollen über das neu zu schaffende Förderprogramm «Luftfahrt und Klima» insbesondere auch Bürgschaften ermöglicht werden. Bürgschaften erleichtern es innovativen Unternehmen, Darlehen aufzunehmen. Sie dienen der Risikoteilung bei der Bereitstellung von Kapital. Artikel 127j Absatz 1 Buchstaben a–c legen die Voraussetzungen für die Erteilung von Bürgschaften fest, inklusive einen Höchstbetrag. Da gerade Produktionsanlagen von erneuerbaren Flugtreibstoffen Investitionskosten von mehreren Milliarden Franken aufweisen können, sollen Bürgschaften in der Grössenordnung von bis zu 100 Millionen Franken (Abs. 2) die Investitionsrisiken senken und innovativen Technologien zum Durchbruch verhelfen. Berücksichtigt werden dabei die Erfahrungen des bereits bestehenden Technologiefonds des BAFU. Gewisse Bestimmungen wurden für das neue Förderprogramm «Luftfahrt und Klima» entsprechend übernommen. Um die Risikoteilung zu justieren, können Sicherheiten eingefordert werden (Abs. 3) und Bedingungen zur Nachrangigkeit von verbürgten Darlehen gestellt werden (Abs. 4). In der Regel werden gleichrangige Darlehen von Banken verbürgt. Weil jedoch insbesondere in der Frühphase eines Unternehmens ein Bedarf an Kapital mit höherer Risikotragbereitschaft besteht, können bei vielversprechenden Innovationen auch Darlehen in Nachrangigkeit verbürgt werden. Diese sind mit einem grösseren Verlustrisiko behaftet, weil im Falle der Insolvenz zuerst die vorrangigen Verbindlichkeiten bedient werden.

⁶⁹ SR 420.1

Bürgschaften werden in der Regel Banken oder Sparkassen gewährt, die nach dem Bankengesetz vom 8. November 1934⁷⁰ zugelassen sind und der Finanzmarktaufsicht unterstehen. Andere geeignete Darlehensgeber können weitere Gläubiger wie z.B. Private Equity oder Venture Capital Fonds sein, wenn sie Gewähr bieten, dass sie die Aufgaben als Bürgschaftsnehmer mit einer vergleichbaren Sorgfalt wie eine Bank wahrnehmen.

Art. 127k Zusicherung und Höhe der Beiträge

Artikel 127k Absätze 1 und 2 führen die Kriterien auf, nach welchen sich die Zusicherung von Beiträgen oder Bürgschaften sowie deren Höhe richtet. Diese Kriterien ergänzen die bereits auf Gesetzesstufe formulierten Kriterien aus Artikel 103b LFG für das neu zu schaffende Förderprogramm Luftfahrt und Klima. Artikel 127k Absatz 1 Buchstaben a und b beziehen sich auf die wirtschaftlichen Risiken und Chancen, welche einer gesuchstellenden Person durch eine Massnahme zuteilwerden. Das BAZL beurteilt diese insbesondere gegenüber der wirtschaftlichen Ausgangslage der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers und richtet die Höhe des Beitrags oder der Bürgschaft daran aus. Artikel 127k Absatz 2 Buchstaben a und b fokussieren auf das zentrale Förderziel: Kostengünstig soll eine möglichst grosse Reduktion von Treibhausgasemissionen ermöglicht werden. Dabei werden Emissionsreduktionen betrachtet, welche verglichen mit einem Szenario ohne die Massnahme über einen geeigneten Zeithorizont erreicht werden. Buchstabe c ergänzt, dass Umweltwirkungen über Klimaaspekte hinaus berücksichtigt werden, beispielsweise der Landbedarf für die Herstellung von erneuerbaren Treibstoffen. Buchstabe d erlaubt eine Priorisierung von Technologien und Verfahren mit hohem Marktpotenzial und geringen technischen resp. wirtschaftlichen Risiken. Buchstabe e konkretisiert, mit Blick auf die in Artikel 127h Absatz 1 erwähnte Förderung im In- und Ausland, dass dabei eine wirtschaftliche Beteiligung von Schweizer Akteuren im Fokus steht. Emissionsreduktionen sollen einen Beitrag zum Erreichen der Schweizer Klimaziele leisten, beispielsweise durch Anrechnung von produzierten erneuerbaren Treibstoffen an die Beimischpflicht gemäss Artikel 28f CO₂-Gesetz oder allgemein das Ausweisen von tieferen Emissionen im Schweizer Treibhausgasinventar. Buchstabe f zielt auf breit abgestützte Projekte, welche beispielsweise vom Zulieferer bis zum Abnehmer die gesamte Wertschöpfungskette beinhalten. Buchstabe g anerkennt vorgesehene Beiträge zu Forschung und Entwicklung, insbesondere wenn Forschungsergebnisse öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Priorisierung und Gewichtung der Kriterien in Artikel 127k Absatz 2 Buchstaben a bis g im Rahmen der Beurteilung von Gesuchen obliegt dem BAZL. Für Massnahmen gemäss Artikel 127h Absatz 3 und 4 gelten die Kriterien aus Artikel 127k sinngemäss: Diese Massnahmen werden dann gewährt, wenn damit ein entscheidender Beitrag zur Zielerreichung des Instruments geleistet wird.

Art. 127l Meldepflicht und Berichterstattung

Aufgrund des ggf. erheblichen Umfangs der Förderung kann das BAZL gemäss Artikel 127l Absatz 1 bis 4 Zwischenberichte, Meilensteinbeschriebe sowie andere geeignete Dokumente einfordern, beispielsweise zur finanziellen Situation und Entwicklung, um eine enge Begleitung von Massnahmen sicherzustellen. Die Modalitäten werden in der Vollzugsweisung geregelt.

Art. 127m Vollzug

Artikel 127m regelt die Grundzüge des Vollzugs. Dem BAZL obliegt gemäss Absatz 1 die Gesamtverantwortung für den Vollzug der Fördermassnahmen sowie die Erarbeitung der Förderstrategie.

Das BAZL kann u.a. basierend auf einer Kosten-Nutzen-Analyse eine externe Geschäftsstelle mit administrativen Vollzugsarbeiten im Rahmen der Bearbeitung von Gesuchen und Ausschreibungen sowie zum Vergabeverfahren von Bürgschaften an beauftragen (Abs. 2). Das BAZL entscheidet in jedem Fall materiell über Ausschreibungen und Gesuche, Verfügungsgewalt, Aufsicht und strategische

⁷⁰ SR 952.0

Planung verbleiben beim Amt. Die Auswahl und Einsetzung einer Geschäftsstelle durch das BAZL ist im Rahmen einer WTO-Ausschreibung vorgesehen.

Zudem sieht Absatz 3 den Einbezug eines unabhängigen Expertengremiums (bestehend aus Personen aus Wissenschaft, Wirtschaft und insb. Finanzwirtschaft sowie der Verwaltung) vor, um Förderentscheide fachlich breit abzustützen und zu begleiten. Dieser Einbezug soll subsidiär und nur dort erfolgen, wo die Expertise von Bund und externer Geschäftsstelle punktuell nicht ausreicht. Das Expertengremium hat somit eine beratende Funktion, das BAZL berücksichtigt dessen Empfehlungen im Rahmen des Erlasses allfälliger Entscheide.

10. Kapitel: Förderung und Information

1. Abschnitt: Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie Information

Art. 128 Förderung

Wie bis anhin fördert das BAFU Massnahmen, welche auf die bessere Berücksichtigung des Klimaschutzes in der Aus- und Weiterbildung von Fachleuten unterschiedlicher Berufsgruppen abzielen (Abs. 1). Zur Umsetzung der CO₂-Gesetzgebung werden insbesondere Fachleute benötigt, die bei der Entwicklung, Anwendung und Vermittlung emissionsvermindernder Technologien, Verfahren und Produkte eine Rolle als Vermittler und Multiplikatoren einnehmen, aber auch Anwender, die Investitions- und Konsumententscheidungen treffen. Auch im Bereich Anpassung an den Klimawandel sind Fachleute im öffentlichen und privaten Bereich zusehends mit der Entwicklung, Planung, Koordination und Umsetzung von Massnahmen zur Vermeidung von Risiken, die sich aufgrund des Klimawandels ergeben, und zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Mensch, Natur und Wirtschaft betraut. Der Fokus der Massnahmen zum Klimaschutz im Bildungsbereich liegt auf der Aus- und Weiterbildung von Fach- und Führungskräften. Da die Grenze zwischen Bildung und Beratung nach Artikel 41 des CO₂-Gesetzes fließend ist, können die Massnahmen zur Aus- und Weiterbildung auch auf die Verbesserung der Beratung für Gemeinden, Unternehmen sowie Konsumentinnen und Konsumenten fokussieren. Neben Massnahmen im Bereich der Aus- und Weiterbildung kann auch die Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist für die Umsetzung des CO₂-Gesetzes wichtig und leistet einen bedeutenden Beitrag zum Erreichen der Ziele im Klimaschutz. Die Öffentlichkeit wird informiert, sensibilisiert sowie motiviert, sich klimafreundlicher zu verhalten.

Im bestehenden Fördergefäss Bildung, können Projekte von Dritten finanziell unterstützt werden. Angesprochen sind sowohl öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten (z.B. Kantone und Hochschulen) wie auch private Organisationen (z.B. Verbände, Unternehmen oder Vereine). Im Bildungsbereich gewährt das BAFU Finanzhilfen für die Konzeption, Aufbau, Durchführung und Evaluation von Bildungsangeboten. Mit der Förderung von Bildungsprojekten von Dritten kann Klimaschutz umfassend in Bildungskonzepten und -angeboten verankert werden. (Abs. 2 Bst. a).

Darüber hinaus wird das Fördergefäss um den Bereich Kommunikation erweitert. Das BAFU gewährt Finanzhilfen für die Konzeption, den Aufbau, die Durchführung und die Evaluation von Kommunikationsprojekten im Klimaschutz. Die Klimakommunikationsprojekte vermitteln Wissen zum Klimaschutz und zeigen Handlungsoptionen für klimafreundlicheres Verhalten auf (Abs. 2 Bst. b).

Die förderwürdigen Klimaprojekte zeigen auf, wie sie mit Bildungs- und Kommunikationsaktivitäten die gesetzlichen Massnahmen verstärken und einen Beitrag zur Verminderung von Treibhausgasemissionen oder zur Erhöhung der Senkenleistung, zur Anpassung an den Klimawandel und zur klimaverträglichen Ausrichtung von Finanzflüssen leisten. Dies können Weiterbildungen wie ein CAS «Hitze in Städten» für Planende oder die Förderung von Klimakompetenzen in der Ausbildung von Führungskräften in der Gastronomie-Hotellerie-Branche sein. In der Klimakommunikation können beispielsweise Projekte, wie eine Klima-Wanderausstellung, ein Kurzfilm über Klimaszenarien oder eine Klimaberatung für Gemeinden zu «Netto-Null» unterstützt werden. (Abs. 3 Bst. a).

Ein wirkungsorientiertes Projekt ist darauf ausgerichtet, bei den anvisierten Zielgruppen eine Verhaltensänderung anzustossen. Projekte müssen die Wirkungszusammenhänge aufzeigen können: Mit welchen verfügbaren Ressourcen (finanziell und personell), welche Art von Leistungen erbracht werden müssen (z.B. Kurse, Veranstaltungen, Kampagnen) um die gewünschte Wirkung bei der Zielgruppe zu erreichen (z.B. Klimakompetenzen bei Fach- und Führungskräften verstärken, klimafreundliches Verhalten in der Bevölkerung fördern). Im Antrag zur Projekteingabe müssen die Ziele zur Wirkung nachvollziehbar beschrieben werden (Abs. 3 Bst. b).

Förderwürdige Projekte sind multiplizierbar und können dadurch breit eingesetzt werden (z.B. sprachregionale Ausweitung des Projekts Klima-Wanderausstellung «Clim-Expo» in die deutschsprachige Schweiz; Abs. 3 Bst. c).

Das BAFU präzisiert die Modalitäten zum Gesuch und die Prioritätenordnung gemäss Artikel 13 SuG in einer Richtlinie. Es ist vorgesehen, dass Finanzhilfen entweder als Direkteingabe auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen zu thematischen Förderschwerpunkten ausgerichtet werden können und das BAFU Formulare für die Einreichung der Gesuche zur Verfügung stellt. Die Gesuche müssen mindestens Angaben zu Zielformulierungen, Finanzierung (Finanzierungsplan inklusive weiterer Förderungen), Projektablauf (Projektzeitplan) und beteiligten Organisationen enthalten. Gesuche für Finanzhilfen als Direkteingaben können grundsätzlich unterjährig eingereicht werden, sofern dies vor Projektbeginn erfolgt. Somit darf der Gesuchsteller erst mit Umsetzung der Massnahme beginnen, wenn ihm die Finanzhilfe zugesichert worden ist (vgl. SuG).

Betrifft ein Projekt mehrere Sektoralpolitiken zieht das BAFU weitere Bundesstellen bei. Bei subventionierten Projekten sind eine zielgerichtete Steuerung, Koordination und Führung unentbehrlich für Effizienz und Einheitlichkeit. Das BAFU stellt dies durch eine angemessene Organisation sicher. Insbesondere ist die enge Zusammenarbeit zwischen dem BAFU und dem BFE - bei Bedarf auch mit anderen Bundesstellen und mit den Kantonen – wichtig, um Synergien zu nutzen und einheitliche Ergebnisse zu erzielen. Sind von einem Projekt mehrere Bundesämter betroffen, wird gewährleistet, dass die Interessen verschiedener Sektoralpolitiken aufeinander abgestimmt und Zielkonflikte ausgeschlossen werden. Bei der Gewährung von Finanzhilfen kann der Bund somit widerspruchsfreie Anforderungen stellen. Wird eine Finanzhilfe gewährt, ist die regelmässige und systematische Berichterstattung über den Fortschritt des Projekts Teil des Finanzhilfevertrags. Die Berichte sind zentrale Grundlage zur Steuerung des Förderinstruments. Basierend auf den Berichten kann das BAFU die Richtlinie mit den Modalitäten zum Gesuch und der Prioritätenordnung anpassen und damit die Effizienz und Effektivität des Förderinstruments steigern.

Art. 128a Höhe der Finanzhilfen

Die Finanzhilfen dürfen 40 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht übersteigen. Die Höhe der Finanzhilfen, wird insbesondere nach dem Nutzen und der Wirkung der Massnahme festgelegt. Als anrechenbare Kosten gelten die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahmen unmittelbar notwendigen und angemessenen Kosten. Dazu zählen insbesondere Kosten von Tagungen oder Workshops, Projektplanungs- und Projektdurchführungskosten, Personalkosten für Arbeiten, die direkt mit der Entwicklung und Durchführung des Projekts zusammenhängen, sowie Sachkosten, die mit der Durchführung des Projekts in direktem Zusammenhang stehen. Können für ein Vorhaben auch andere Bundessubventionen beansprucht werden, so dürfen die gesamten Bundesmittel höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten betragen. Erhält ein Gesuchsteller Finanzhilfen aus mehreren staatlichen Quellen, besteht die Pflicht zur Koordination. Gemäss Artikel 12 Absatz 2 SuG werden die Leistungen in der Regel von jener Behörde koordiniert, auf welche voraussichtlich die grösste Summe entfällt. Das BAFU kann in solchen Fällen mit den beteiligten Behörden Kontakt aufnehmen. So wird beispielsweise die Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie der Information mit dem BFE, unter Berücksichtigung der jeweiligen Handlungsfelder, eng koordiniert.

2. Abschnitt: Information

Art. 129 Information durch das BAFU

Informationen und die Beratung zu Massnahmen im Klimaschutz sind eine Grundvoraussetzung für situationsgerechtes Verhalten und die Erreichung der Klimaschutz-Ziele. Die Informationstätigkeit des BAFU zum Klimaschutz schliesst sowohl die Schweiz als auch die globale Ebene ein.

Das BAFU informiert, sensibilisiert und berät die Öffentlichkeit und betroffene Zielgruppen in geeigneter Weise über mögliche Folgen des Klimawandels (Bst. a), sowie Massnahmen zur Reduktion und zum Ausgleich von Treibhausgasemissionen sowie zur Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz (Bst. b und Bst. c). Insbesondere können Anpassungsmassnahmen thematisiert werden, die für die Schweiz und ihre Bevölkerung von besonderer Bedeutung sind.

Der Bevölkerung sollen Entscheidungsgrundlagen sowie Handlungsoptionen aufgezeigt werden. Die Informationen des BAFU können sich an spezifische Zielgruppen, insbesondere auch an die Konsumentinnen und Konsumenten richten.

Art. 129a Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken

Artikel 129a präzisiert, dass die Berichterstattungen von FINMA und SNB jährlich erfolgen und veröffentlicht werden. Dabei können bestehende Gefässe (bspw. Risikomonitor der FINMA und Finanzstabilitätsbericht der SNB) genutzt oder bei Bedarf zusätzlich eigenständige Berichte verfasst werden. Die FINMA und die SNB nehmen die Prüfungen klimabedingter finanzieller Risiken im Rahmen ihrer gesetzlichen Mandate wahr. Klimarisiken bilden keine neue, separate Risikokategorie, sondern sind Risikotreiber, welche die bestehenden Risikokategorien beeinflussen. Für die Berichterstattung kann auch zusätzlich auf externe Analysen verwiesen werden, wie bspw. die regelmässigen Klimaverträglichkeitstests.

In ihrer Berichterstattung zu den institutsbezogenen klimabedingten finanziellen Risiken informiert die FINMA in aggregierter Form über die allgemeine Risikolage der unter ihrer Aufsicht stehenden Institute bezüglich ihren physischen und Transitionsrisiken in unterschiedlichen Zeithorizonten (Abs. 1). Dabei kann die FINMA auf spezifische klimabezogene Finanzrisiken (Marktrisiko, Kreditrisiko, Versicherungsrisiko, usw.) eingehen, die für beaufsichtigte Finanzinstitute von besonderer Relevanz sein können. Insgesamt stützt sich die FINMA auf ihre Erkenntnisse aus der Aufsichtstätigkeit, wobei sie ihrem Mandat entsprechend den Umfang und die Tiefe der Aufsichtshandlungen risikoorientiert definiert. Ebenfalls berichtet die FINMA aggregiert und anonymisiert über den Umgang der Institute mit relevanten klimabedingten Finanzrisiken.

Die Berichterstattung der SNB soll in die bestehende rechtliche Struktur und gesetzlichen Gefässe rund um die SNB eingebettet werden. Die Einschätzung zu den makroprudenziellen finanziellen Risiken des Klimawandels durch die SNB erfolgt in Anlehnung an die allgemeine Risikobeurteilung (Art. 5 Abs. 2 Bst. e i.V. m. Art. 6 Nationalbankgesetz vom 3. Oktober 2003⁷¹). In der Berichterstattung zu den makroprudenziellen klimabedingten finanziellen Risiken informiert die SNB die Öffentlichkeit jährlich in aggregierter Form über die allgemeine Risikolage der systemrelevanten Finanzinstitute sowie der systemrelevanten Finanzmarktinfrastrukturen bezüglich physischer und Transitionsrisiken in unterschiedlichen Zeithorizonten (Abs. 2).

Sowohl die FINMA als auch die SNB berichten ebenfalls jährlich über allfällige Massnahmen, welche sie infolge ihrer Überprüfungen getroffen haben (Abs 3). Betreffend Massnahmen der FINMA geht es dabei nicht um die Darstellung von Massnahmen gegenüber einzelnen Beaufsichtigten, sondern vielmehr um allgemeine Massnahmen der FINMA zur Adressierung der potenziellen Risiken (z.B. Definition von spezifischen Aufsichtsanforderungen durch die FINMA). Was allfällige Massnahmen der SNB betrifft, gilt es zu beachten, dass die SNB über keine Aufsichtsinstrumente verfügt, und sich allfällige Massnahmen deshalb nur auf eigene Initiativen zur Analyse von Klimarisiken beziehen können.

⁷¹ SR 951.11

3. Abschnitt: Förderung von elektrischen Antriebstechnologien

Art. 129b Empfänger von Beiträgen

Absatz 1 definiert, welche Unternehmen eine Förderung erhalten können. Mögliche Empfänger von Beiträgen zur Förderung von elektrischen Antriebstechnologien («E-Busse» und «E-Schiffe») sind Transportunternehmen (TU), die im Besitz einer Konzession für den regelmässigen und gewerbmässigen Personentransport nach Artikel 6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009⁷² (PBG) sind und diese Leistungen mit eigenen Fahrzeugen selber erbringen.

Keine Beiträge werden für Linien gewährt, die auf Basis einer Genehmigung nach Artikel 7 oder 8 PBG erbracht werden.

Konzessionierte TU können den Betrieb einzelner oder aller Linien gestützt auf einen Betriebsvertrag nach Artikel 19 der Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009⁷³ (VPB) auf Betriebsbeauftragte übertragen. Betreiben diese Betriebsbeauftragte die Linien mit eigenen Fahrzeugen, so sollen sie auch Beiträge erhalten können.

Das BAV ist für den Vollzug dieses Instruments zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 2). Das BAV wird das Verfahren in einer Richtlinie festlegen. Vorgesehen ist, dass die Gesuche für finanzielle Förderung dem BAV bis spätestens Mitte Jahr vor der geplanten Ablieferung einzureichen sind. Auch hier gilt es Artikel 26 des SuG zu beachten: Fahrzeuge dürfen erst beschafft werden, wenn die finanzielle Förderung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist, oder wenn das BAV als zuständige Behörde die Bewilligung zur Beschaffung erteilt hat. Das BAV wird zur Vereinfachung und Standardisierung der Gesuche Musterformulare erstellen und auf der Homepage zur Verfügung stellen.

Art. 129c Eigentum der geförderten Fahrzeuge

Beiträge werden nur an Fahrzeuge entrichtet, die mehrheitlich im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Dies im Gegensatz zu einem mehrheitlichen Einsatz für nicht-konzessionierte Fahrten, wie Schülerverkehr, Bahnersatzfahrten oder Charterfahrten. Es werden nur Fahrzeuge gefördert, die sich im Eigentum des konzessionierten TU oder des Betriebsbeauftragten befinden. Keine Förderung wird damit für gemietete oder sich im Eigentum von Tochter-, Schwester- oder Muttergesellschaften befindende Fahrzeuge geleistet. Diese Einschränkung dient der Transparenz und der Sicherstellung der korrekten Verwendung von Subventionen.

Art. 129d Geförderte Fahrzeuge

Es werden verschiedene Arten von Bussen inklusive Trolleybusse sowie Schiffe gefördert (Abs. 1). Entscheidend ist, dass es sich um elektrisch angetriebene Fahrzeuge handelt und diese Fahrzeuge nicht bereits elektrisch angetriebene Fahrzeuge ersetzen. Ein Eins-zu-Eins-Ersatz bestehender Trolleybusse würde nicht gefördert, da damit keine Umstellung auf elektrische Antriebe verbunden ist, ausser die Fahrzeuge werden auch auf heute mit Dieseln Bussen betriebenen Linien oder Linienabschnitten eingesetzt. Keine Beiträge werden an den vorzeitigen Ersatz noch nicht vollständig abgeschriebener Fahrzeuge geleistet (Abs. 2).

Art. 129e Auszahlung der Fördermittel

Die Kriterien zur Zuteilung der Fördermittel (Prioritätenordnung gemäss Artikel 13 SuG) wird das BAV in der Richtlinie kommunizieren. Geplant ist, dass das BAV basierend auf Artikel 41a des CO₂-Gesetzes die Höhe der Mehrkosten bei Bussen jährlich pro Fahrzeugtyp festlegt. Die weiteren Fördermittel werden bei der Festlegung der Pauschale berücksichtigt. Bei Schiffen erfolgt eine Einzelfallprüfung. Das BAV sammelt bis Mitte des Vorjahres alle erhaltenen Gesuche und teilt die verfügbaren Mittel in der Höhe

⁷² SR 745.1

⁷³ SR 745.11

von jährlich maximal 30 Millionen auf alle Gesuche auf, die die Kriterien erfüllen. Liegen Gesuche für mehr Fördermittel vor, als vorhanden sind, dann erfolgt die Zuteilung nach der geplanten Inbetriebnahme. Fahrzeuge, die dadurch keinen Beitrag erhalten, werden im Folgejahr gefördert.

Die Auszahlung der Fördermittel ist in Artikel 129e geregelt und erfolgt nach dem Einreichen eines Nachweises der Inbetriebnahme der Fahrzeuge. Damit soll sichergestellt werden, dass keine Beiträge an Fahrzeug geleistet werden, deren Beschaffung geplant aber letztlich doch nicht umgesetzt wurde.

Art. 129f Überprüfung des Einsatzes der Fahrzeuge

Die Höhe der Förderung ist unterschiedlich hoch, je nachdem ob die Fahrzeuge im von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten regionalen Personenverkehr (RPV) oder im übrigen konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge, die mehrheitlich im nicht-konzessionierten Verkehr eingesetzt werden, haben keinen Anspruch auf Förderung. Um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge auch so eingesetzt werden, wie in den Fördergesuchen ausgewiesen, ist der effektive Einsatz nach fünf Jahren nachzuweisen. Nötigenfalls würden die Fördermittel ganz oder teilweise zurückgefordert, je nachdem ob die Fahrzeuge nicht mehr mehrheitlich im RPV oder im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden.

11. Kapitel: Vollzug

Art. 130 Abs. 1 zweiter Satz, 4^{bis}, 7, 8 und 9

Die Ergänzung des Artikel 130 um die Absätze 4^{bis}, 8 und 9 definieren die Zuständigkeiten für mehrere Instrumente. Die Ausrichtung der Globalbeiträge für das Gebäudeprogramm (siehe Art. 104) obliegt gemäss Absatz 4^{bis} dem BFE. Der Vollzug der Beimischpflicht (siehe Art. 92a) und der Förderung der Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr (siehe Art. 127h-127m) obliegen dem BAZL (Abs. 8). Für den Vollzug der Förderung von elektrischen Antriebstechnologien (siehe Art. 129b-129f) ist das BAV zuständig (Abs. 9).

Absatz 7 wird redaktionell angepasst, da die Abkürzung für das BAZL bereits in Artikel 127h eingeführt wurde.

Art. 131 Abs. 4 und 5

Zur Berechnung der Gesamtmenge der Emissionsrechte werden alle übertragenen Emissionsrechte berücksichtigt. In Absatz 4 werden daher die Verweise auf Artikel 48a, 48b und 48c ergänzt.

Absatz 5 beschreibt die Anrechnungsmodalitäten für den Landnutzungssektor. In der zweiten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls war ein aktivitätenbasiertes Anrechnungssystem für den Landnutzungssektor vorgegeben. Die Schweiz hatte sich auf Aktivitäten im Wald- und Holzsektor beschränkt, weil für weitere Landnutzungsarten die verfügbare Datenlage unzureichend war. Anrechenbar war lediglich die Senkenleistung, welche einen Referenzwert für die Aktivitäten im Wald- und Holzsektor überstieg⁷⁴. Im Gegensatz dazu wird unter dem Übereinkommen von Paris auf einen landbasierten Ansatz umgestellt und auf die Verwendung von Referenzwerten für die Anrechnung verzichtet. Die Schweiz will alle Landnutzungsarten auf der gesamten Landesfläche berücksichtigen, so wie sie im Treibhausgasinventar im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)⁷⁵ abgebildet werden. Die Anrechnung soll nicht mehr gegenüber einem Referenzwert erfolgen. Im Kontext des Netto-Null-Ziels 2050 ist die Abrechnung gegenüber eines Referenzwertes nicht zielführend, da mit der Anwendung eines Referenzwertes eine systematische Abweichung von Null in die Bilanzierung eingeführt würde.

⁷⁴ Anrechnung des Wald- und Holzsektors gemäss Kyoto-Protokoll. Faktenblatt. BAFU, 7.4.2020. Verfügbar unter www.bafu.admin.ch > Themen > Klima > Fachinformationen > Strategie und Ziele der Klimapolitik > Überprüfung der Zielerreichung > Überprüfung Ziel 2020.

⁷⁵ Treibhausgasinventar der Schweiz. Verfügbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Klima > Daten, Indikatoren und Karten > Daten > Treibhausgasinventar.

Art. 132 Vollzugsentschädigung

Der Artikel wird an die Änderungen in Artikel^o103a angepasst. Gemäss heutiger Praxis beziehen sich die 1,85 Prozent Entschädigung für den Vollzugsaufwand auf die laufenden Einnahmen. Der Anteil von 1,85 Prozent entspricht der bestehenden Regulierung.

Art. 134 Abs. 1 Bst. b und f sowie Abs. 2

Absatz 1 Buchstabe *b* Ziffer 1 wird aktualisiert, weil die Ausstellung von Bescheinigungen nach den Artikeln 12 und 12a bis Ende 2021 befristet war. Da Betreiber von Anlagen den jährlichen Monitoringbericht nach Artikel 52 oder 72 neu auch über das Zielvereinbarungs- und Monitoring-Tool des Bundes (ZVM-Tool) einreichen können, wird Absatz 1 Buchstabe *b* Ziffer 3 aktualisiert und in Absatz 1 Buchstabe *f* ergänzt, dass das BFE dem BAFU die für die Prüfung des Monitorings erforderlichen Daten sowie die Zielvereinbarung als Grundlage der Verminderungsverpflichtung zustellt.

In Absatz 2 wird der Begriff «Oberzolldirektion» mit «BAZG» ersetzt. Die Bezeichnung «Oberzolldirektion» gibt es so nicht mehr.

Art. 135 Bst. d und f Fussnote

Der Anhang 7 der CO₂-Verordnung wird aufgehoben (Bst. d). Die Fussnote zu Buchstabe *f* wird aktualisiert, um auf die aktuelle Version der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 zu verweisen.⁷⁶

2g. Abschnitt: Übergangsbestimmung zur Änderung vom 29. September 2023**Art. 146y** Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiber

Artikel 146y wird aufgehoben, da dessen Bestimmungen unter keinen Anwendungsbereich mehr fallen.

2h. Abschnitt: Übergangsbestimmung zur Änderung vom xx.yy.2025**Art. 146z** Teilnahme am EHS per 1. Januar 2025

Untersteht ein Betreiber von Anlagen aufgrund der Änderung von Anhang 6 neu der Pflicht zur Teilnahme am EHS, muss er dies dem BAFU bis zum 1. Juni 2025 melden. Die Teilnahme am EHS erfolgt rückwirkend per 1. Januar 2025 (Abs. 1).

Betreiber von Anlagen, die die Voraussetzungen nach Artikel 41 erfüllen, können bis zum 1. Juni 2025 die Ausnahme von der Pflicht zur Teilnahme am EHS beantragen. Die Ausnahme erfolgt rückwirkend per 1. Januar 2025 (Abs. 2).

Betreiber von Anlagen, die die Voraussetzungen nach Artikel 42 aufgrund der Änderung des CO₂-Gesetzes vom 15. März 2024 neu erfüllen, können bis 1. Juni 2025 ein Gesuch um eine freiwillige Teilnahme am EHS beim BAFU einreichen. Die Teilnahme erfolgt rückwirkend per 1. Januar 2025 (Abs. 3).

Art. 146aa Inhalt der Verminderungsverpflichtung

Basiert das Treibhausgas-effizienzziel oder das Massnahmenziel auf einer Zielvereinbarung die vor dem 1. Januar 2025 abgeschlossen wurde, gilt abweichend zu Artikel 66a Absatz 3 die bisherige Amortisationsdauer von bis zu vier Jahren, sowie bei Infrastrukturmassnahmen und von bis zu acht Jahren. Die Amortisationsdauer berechnet sich gemäss BFE Richtlinie⁷⁷.

⁷⁶ Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmittgliedstaats, ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1030, ABl. L, 2024/1030, 5.4.2024.

⁷⁷ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Anhang 4: Spezielle Massnahmen. Abrufbar unter: www.zv-energie.admin.ch > Hilfsmittel.

Art. 146ab Gesuch für Verminderungsverpflichtung 2025

Betreiber von Anlagen, die ab dem 1. Januar 2025 eine Verminderungsverpflichtung eingehen und von der CO₂-Abgabe befreit werden wollen, müssen bis am 1. September 2025 das Gesuch nach Artikel 69 über das vom BAFU betriebene Informations- und Dokumentationssystem (CORE) einreichen. Im Gesuch sind die Treibhausgasemissionen der Jahre 2022 und 2023 anzugeben.

Art. 146ac Vorläufige Rückerstattung der CO₂-Abgabe 2025

Das BAZG kann die bezahlten Abgaben an Betreiber von Anlagen vorläufig zurückerstatten, sofern sie bis zum 31. Dezember 2024 einer Verminderungsverpflichtung oder dem EHS unterlagen und dem BAFU fristgerecht ein Gesuch für eine Verminderungsverpflichtung ab 2025 eingereicht haben (Abs. 1). Kommt bis Ende 2026 keine Verminderungsverpflichtung zu Stande, meldet das BAFU dies dem BAZG. Dieses fordert die bereits erfolgte Rückerstattung einschliesslich Zinsen zurück (Abs. 2).

Art. 146ad Frist zur Einreichung der Rückerstattungs Gesuche

Für bis zum 30. Juni 2026 eingereichte Gesuche um Rückerstattung der CO₂-Abgabe an befreite Betreiber von Anlagen sowie für die nicht energetische Nutzung gelten die Gesuchsfristen nach der bisherigen Regelung.

Art. 146ae Verteilung an Bevölkerung und an Wirtschaft

Betreiber mit Verminderungsverpflichtung sind nach Artikel 36 Absatz 4 CO₂-Gesetz von der Rückverteilung ausgeschlossen. Dieser Ausschluss kann im Jahr 2025 allerdings aus vollzugstechnischen Gründen nicht umgesetzt werden, da zum Zeitpunkt, zu welchem die von der Rückverteilung ausgeschlossenen Unternehmen an die Ausgleichskassen gemeldet werden müssten, diese noch gar nicht bekannt sind. Daher muss die Rückverteilung an die Wirtschaft auf das Jahr 2026 verschoben werden. Somit erfolgt die Verteilung des Ertragsanteils der Wirtschaft für das Jahr 2025, inkl. Ausgleich der Differenz zum geschätzten und tatsächlichen Ertrag des Jahres 2023, im Jahr 2026 auf Basis der Lohnsumme des Jahres 2024 (Abs. 1).

Gemäss der bis Ende 2024 geltenden Gesetzgebung flossen die vom Gebäudeprogramm nicht ausgeschöpften Mittel gleichjährig in die Rückverteilung an die Wirtschaft und wurden mit zweijähriger Verzögerung zwischen der Rückverteilung Bevölkerung und Wirtschaft ausgeglichen. Neu werden die Mittel, für die dauerhaft kein Bedarf bei der Zweckbindung besteht, alle fünf Jahre rückverteilt (Art. 36 Abs. 1 Bst. d CO₂-Gesetz) und es ist kein Ausgleich mehr notwendig. Somit erfolgt der letzte Ausgleich der Rückverteilung der nicht ausgeschöpften Mittel an die Bevölkerung im Jahr 2026, zwei Jahre nach der letzten Auszahlung 2024 (Abs. 2 und 3).

Art. 146af Steigung der Zielwertgeraden sowie nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemessene Fahrzeuge

Für die Steigung der Zielwertgeraden (der für Personenwagen neu negative Parameter «a» in den Formeln gemäss den Ziffern 1.1 und 1.2 von Anhang 4a) gelten bei Kleinimporteuren von Personenwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattelschleppern bis zum xx.xx.2025 die Werte gemäss bisherigem Recht (Abs. 1).

Die Unterstellung der bisher ausgenommenen Lieferwagen und leichten Sattelschlepper mit einem Leergewicht über 2,585 t Leergewicht (Artikel 17b und 17c), die nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemessen werden, tritt erst per xx.xx.2025 in Kraft.

Anhänge

Anhang 2a Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Ausland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Neu wird aus Umweltschutzgründen der Einsatz von Pflanzenkohle im Ausland ausgeschlossen, ausgenommen ist die Verwendung in Baumaterial sofern folgende Bedingungen erfüllt werden (Bst. m). Die Herstellungsprozesse sowie Eigenschaften der eingesetzten Pflanzenkohle muss nachgewiesen und garantiert werden (Beispielweise durch ein WBC-Zertifikat⁷⁸). Bei der Entsorgung der Baumaterialien dürfen keine Schadstoffe in Ökosysteme gelangen. Das Gastland muss über entsprechende Richtlinien verfügen.

Bei Projekten oder Programmen im Ausland muss die gesuchstellende Person im Rahmen der Projektkonzipierung eine Konsultierung von der Projektumsetzung betroffenen Interessensgruppen sicherstellen (Ziff. 3), um sein Projekt in der Schweiz registrieren zu dürfen. Ebenso sollte die Möglichkeit, Feedback über die Umsetzung des Projekts zu geben, leicht zugänglich sein, solange das Projekt läuft. Dieses partizipative Verfahren ersetzen keine bestehenden Vorgaben im Partnerstaat, die zwingend zu respektieren und in den Informationen zu Hand der Validierungsstelle aufzunehmen sind. Die Umsetzung des Konsultierungsformats vor der Validierung sowie die Art der etablierten Rückmeldungsmöglichkeit ist kontextspezifisch durch die gesuchstellende Person zu wählen, wenn der Partnerstaat dazu nicht bereits Vorgaben gemacht hat. Anforderungen der Partnerstaaten an solche Konsultierungen werden von der Schweiz grundsätzlich akzeptiert. Die Rückmeldungsmöglichkeit soll es betroffenen Interessensgruppen für die gesamte Projektdauer ermöglichen, mit der gesuchstellenden Person bzw. dem umsetzenden Akteur vor Ort, in Kontakt zu treten und etwaige Bedenken im Zusammenhang mit der Projektumsetzung zum Ausdruck zu bringen. Die Identifizierung der relevanten Interessensgruppen ist projektspezifisch und Aufgabe der Projektentwickler. Bei effizienten Kochöfenprojekten, zum Beispiel, sind die Nutzerinnen dieser Kochöfen, Frauengruppen aber auch die lokale Industrie wichtige Interessensgruppen. Bei einem e-Bus Projekt hingegen sind die öffentliche Verkehrsteilnehmenden, etwaige Anwohner und lokales Gewerbe mögliche Interessensgruppen. Die adäquate Anhörung und Einbindung von Interessensgruppen ist eine übliche Praxis bei den Zertifizierungsmechanismen unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und unabhängigen Zertifizierungsstandards. Partizipative Verfahren erhöhen für die gesuchstellende Person das Verständnis über die Bedürfnisse und Bedenken aller betroffener Interessensgruppen und können so die Qualität und die Akzeptanz des Projektes verbessern.

Die Ergebnisse dieser Konsultierung müssen in der Projektbeschreibung zusammengefasst werden (Art. 6 Abs. 2 Bst. n Ziff. 3).

Anhang 3 Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Buchstabe b wird präzisiert. Technologien müssen einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand entsprechen: Es muss nachgewiesen werden, dass mindestens die technische Machbarkeit belegt ist sowie die Technologie in der Praxis anwendbar ist. Die Technologie wird derzeit in (wissenschaftlichen) Fachkreisen diskutiert und ihre Anwendung ist akzeptiert oder wurde unter vergleichbaren geografischen Bedingungen und in vergleichbarem Umfang erfolgreich eingesetzt.

Mit der Inbetriebnahme des HKN-Registers soll der Einsatz erneuerbarer Brenn- und Treibstoffe über das HKN-Register belegt werden (Bst. c). Die formale Änderung stellt sowohl sicher, dass es weiterhin keine Doppelzählungen zwischen unterschiedlichen Instrumenten der Klimapolitik gibt, als auch, dass die ökologischen Anforderungen des Art. 35d des USG erfüllt werden. Diese ökologischen Anforderungen sind in der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) festgelegt. Diese Anforderungen sind neu massgebend für den Einsatz biogener Brenn- und Treibstoffe im Rahmen von Kompensationsprojekten und ersetzen

⁷⁸ [EBC and WBC guidelines & documents \(european-biochar.org\)](https://www.eurobiochar.org/)

die hier aktuell aufgeführten ökologischen und sozialen Anforderungen an biogene Treibstoffe des Art. 12b des Mineralölsteuergesetzes. Da es sich nur um eine formale Änderung handelt, muss diese von allen registrierten Kompensationsprojekten ab Inkrafttreten der Verordnung umgesetzt werden. Der Einsatz von Wasserstoff muss neu nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen werden, sondern ist im Rahmen des Einsatzes von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen – wie in Buchstabe c eingegrenzt – zugelassen. Deshalb kann Buchstabe e aufgehoben werden.

Neu kann die Elektrifizierung von Prozesswärme auch ausserhalb von Wärmepumpen bescheinigt werden, vorausgesetzt, der verwendete Strom stammt aus erneuerbaren Quellen (Bst. f). Der Nachweis hierfür kann aus einem Kaufvertrag für erneuerbaren Strom und der Entwertung von Herkunftsnachweisen oder der Produktion von erneuerbarem Strom innerhalb des Projekts bestehen.

Buchstabe g bleibt unverändert. Mit Unternutzung ist gemeint, dass klimasensitive Wälder nicht im Sinne der Anpassung an den Klimawandel genutzt werden.

Projekte oder Programme mit Pflanzenkohle werden zudem nur dann zugelassen, wenn sie eine Dünger-Bewilligung des Bundesamtes für Landwirtschaft nachweisen können und die maximal zugelassenen Ausbringrate respektieren (Bst. h Ziff. 1). Die Vorgaben zur Bewilligung von Pflanzenkohle finden sich in der Beschreibung der Komponentenmaterialkategorien (CMCs) im Anhang 2 der Düngerverordnung vom 1. November 2023 (DüV).⁷⁹ Pflanzenkohle kann als CMC 14 «Durch Pyrolyse oder Vergasung gewonnenes Material» verwendet werden. Die Vorgaben zu den Schadstoffen und der maximalen Ausbringungsmenge sind in der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung vom 18. Mai 2005 (ChemRRV)⁸⁰ im Anhang 2.6 definiert. Pflanzenkohle kann zudem weiterhin als Baumaterial in einem Kompensationsprojekt verwendet werden. Die Herstellungsprozesse sowie Eigenschaften der eingesetzten Pflanzenkohle müssen aber neu im Sinne der Vorsorge die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes respektieren (Bst. h Ziff. 2). Die Qualität der Pflanzenkohle muss nachgewiesen und garantiert werden (Beispielweise durch ein EBC-Zertifikat). Wird Holz als Ausgangsstoff verwendet, muss im Sinne der Klimastrategie sichergestellt werden, dass eine langlebige Holznutzung erfolgt und die Pflanzenkohleproduktion nicht in Konkurrenz zu höherwertigen Nutzungspfaden steht.

Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbänden

Anhang 3a der CO₂-Verordnung legt für den Fall von einem neuen Wärmebezügler eine verbindliche Methode für die Berechnung der Emissionsverminderung fest, welche dank einem pauschalen Emissionsfaktor die Referenzentwicklung der spezifischen CO₂-intensität der gelieferten Wärme vorgibt (Ziff. 3.4). Dieser pauschale Faktor ($EF_{wv,y,z}$) wurde abgesenkt, da der Anteil der erneuerbaren Wärmeversorgung in der Referenz zunimmt. Der Grund dafür ist der technologische Fortschritt sowie die vielfältigen Instrumente der Klimagesetzgebung auf Ebene Bund, Kantone und Gemeinden.

Unter Ziffer 3.4 und 3.5 wird in der Definition der Parameter $PE_{EHS,y}$ angegeben, dass dieser Parameter den Wert, den für die Wärmelieferung zugeteilten Emissionsrechte in diesem Jahr hat.

Anhang 4a Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Die Berechnung der individuellen Zielvorgabe wird wie bisher für alle Fahrzeugarten in Anhang 4a detailliert ausgeführt. Aufgrund der zusätzlichen Ziffer betreffend die schweren Fahrzeuge (Ziff. 3) sowie der neuen Systematik und der teilweise geänderten Parameter in Ziffer 1 wird Anhang 4a totalrevidiert.

⁷⁹ SR 916.171

⁸⁰ SR 814.81

In Ziffer 1.3 von Anhang 4a werden die Zielwerte (z) und Steigungsparameter (a) gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz bzw. gemäss der geänderten EU-Regelung⁸¹ aktualisiert. Aufgrund der negativen Steigung der Zielwertgeraden erhalten schwerere Personenwagen bzw. Flotten von Personenwagen eine niedrigere, d.h. anspruchsvollere Zielvorgabe. Für Kleinimporteure von Personenwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, die eine allfällige Sanktion vor der Inverkehrsetzung des Fahrzeugs zu entrichten haben (Art. 35 Abs. 1^{bis}), gelten bis zum Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung für die Steigung der Zielwertgeraden (a) die Werte gemäss bisherigem Recht (Art. 146af). Die Zielwertgerade für die Lieferwagen und leichten Sattelschlepper gemäss Ziffer 1 ist ab 2025 analog der Regelung in der EU zweigeteilt: für überdurchschnittlich schwere Fahrzeuge bzw. Flotten wird durchwegs die steilere Steigung gemäss den EU-Basisdaten 2021 angewandt, für unterdurchschnittlich leichte Fahrzeuge wird diese Steigung per 2025 und 2030 schrittweise verringert, analog zur Zielvorgabe für Personenwagen⁸². Damit erhalten sehr leichte wie auch sehr schwere Flotten bzw. Fahrzeuge eine etwas vorteilhaftere Zielvorgabe als mit einer durchschnittlichen Steigung. Im Vollzug werden für die konkreten Fahrzeuge die Gewichtswerte nach Art. 7 Absatz 1 VTS verwendet.

Ziffer 3 enthält die Berechnungsformel für die Zielvorgabe von schweren Fahrzeugen. Entsprechend der einschlägigen Bestimmungen der EU wird die Zielvorgabe basierend auf die Untergruppen berechnet. Die Ausgangswerte für die Berechnung der Zielvorgabe in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer werden branchenweit pro Untergruppe definiert (Ziffer 3.2)⁸³. Die Zielvorgabe für Neuwagenflotten wird auf dieser Basis als einzelne Zahl für jeden Importeur berechnet unter Verwendung der Untergruppenanteile in seiner eigenen Neuwagenflotte im jeweiligen Jahr und fixen Gewichtungsfaktoren für Kilometerleistung und Nutzlast gemäss der Verordnung (EU) 2019/1242.

Anhang 4b Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen

Der neue Anhang 4b zeigt in Formeln auf, wie die durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erzielte CO₂-Verminderung (Art. 11a CO₂-Gesetz und Art. 26b CO₂-Verordnung), berechnet wird.

Anhang 4c Massgebende CO₂-Emissionen

Der neue Anhang 4c zeigt für alle Fahrzeugarten in Formeln auf, wie die massgebenden CO₂-Emissionen in Anwendung der Artikel 17 ff der CO₂-Verordnung berechnet werden.

Da bei den schweren Fahrzeugen im Rahmen der Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen der Gewichtungsfaktor der jeweiligen Untergruppe (MPWsg) miteinbezogen wird, enthält Anhang 4c auch für einzelne Fahrzeuge eine Formel für die Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen.

Anhang 6 Zur Teilnahme am EHS verpflichtete Betreiber von Anlagen

Mehrere der zur Teilnahme am EHS verpflichtenden Tätigkeiten werden aktualisiert. Zudem wird Anhang 6 neu um die Abscheidung von CO₂, den Transport von CO₂ mittels stationärer Anlagen und die geologische Speicherung von CO₂ im Untergrund erweitert (Ziffern 27, 28 und 29). Bedingung dafür ist, dass das CO₂ aus Anlagen im EHS stammt. Diese Änderungen erfolgen im Gleichschritt mit den Regelungen des EHS der EU, mit dem das EHS der Schweiz verknüpft ist.

⁸¹ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung), ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13 sowie Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1623 der Kommission vom 3. August 2023 zur Festlegung der Werte für die Leistung von Herstellern und Emissionsgemeinschaften von Herstellern neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge für das Kalenderjahr 2021 sowie der Werte, die gemäss der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ab 2025 zu verwenden sind, und zur Berichtigung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/2087, Fassung gemäss ABl. L 200 vom 10.8.2023, S. 5.

⁸² Siehe Fussnote 83.

⁸³ Vgl. Artikel 1 und Anhang I Ziffer 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 sowie des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission, siehe Fussnoten 16 und 17.

Anhang 7 Tätigkeiten, die zur Teilnahme am EHS oder zur Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung berechtigen

Der Anhang wird aufgehoben. Neu sind die Anforderungen für eine Verminderungsverpflichtung in Artikel 66 festgelegt.

Anhang 8 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS und Berechnung der Umlaufmenge

Die maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS in Ziffer 1 wird neu nicht mehr um 2,2 Prozent pro Jahr, sondern um 4,3 Prozent für die Jahre 2025 bis 2027, beziehungsweise 4,4 Prozent für die Jahre 2028 bis 2030 reduziert. Da die EU die im EU EHS verfügbare Menge der Emissionsrechte bereits ab 2024 um 4,3 Prozent reduziert, erfolgt für das Jahr 2025 eine zusätzliche Verringerung um 2,1 Prozent. Diese Reduktion ist in den Faktoren 0,717 (für 2025 – 2027) bzw. 0,588 (für 2028 – 2030) zusätzlich zu der bereits erfolgten Reduktion der verfügbaren Mengen seit der Einführung des EHS in der Schweiz im Jahr 2013 enthalten. Die Anpassungen erfolgen im Abgleich mit den Regelungen des EHS der EU, um die Verknüpfung der beiden EHS aufrechtzuerhalten.

Annexe 12 Direkte Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung

In Bezug auf die Funktionsweise der Instrumente zur Unterstützung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung ändert sich nichts. Die Anpassungen in Anhang 12 sind geringfügiger Natur, es handelt sich dabei hauptsächlich um sprachlich begründete Umformulierungen.

Annexe 12a Erschliessung indirekt nutzbarer hydrothormaler Ressourcen für die Wärmebereitstellung, wenn sich eine direkte Nutzung nach einer ersten Explorationsbohrung als nicht möglich erweist

Anhang 12a regelt die Unterstützung für die Erschliessung für eine indirekte Nutzung geothermischer Ressourcen für die Wärmebereitstellung nach denselben Grundsätzen, die auch für die Unterstützung für die direkte Nutzung gelten. Dieser Anhang enthält spezifische Bestimmungen für die indirekte Nutzung, namentlich in Bezug auf die Anrechenbarkeit der Kosten.

Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge

Der Anhang 15 wird ergänzt. Er beschreibt die Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge bis 2030.

In Ziffer 1.2.3 wird die Berechnung für die maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge («Luftfahrt-Cap», im Folgenden mit «Cap» bezeichnet) für die Jahre 2026 und 2027 (Cap₂₀₂₆ und Cap₂₀₂₇) ergänzt. Die Berechnung inklusive des anwendbaren linearen Reduktionsfaktors von 4,3 Prozent (in Bezug auf das Cap 2020) bleibt gleich wie für die Jahre 2024 und 2025.

In Ziffer 1.2.4 wird festgehalten, wie das Cap ab 2028 bis 2030 berechnet wird. Im Einklang mit den Regeln im EHS der EU kommt für die Berechnung ab 2028 der lineare Reduktionsfaktor von 4,4 Prozent zur Anwendung. Das Cap wird aus der Emissionsobergrenze für das Jahr 2027 und dem jährlichen Reduktionsfaktor von 4,4 Prozent in Bezug auf das Cap 2020 berechnet.

Gemäss Artikel 19a Absatz 4 des CO₂-Gesetzes werden die Emissionsrechte für Luftfahrzeuge ab dem Jahr 2026 nicht mehr kostenlos zugeteilt. Der Bundesrat kann für den Einsatz von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen Ausnahmen vorsehen. Diese sogenannten «SAF-Emissionsrechte» werden für 2025 noch nicht eingeführt, da die Umsetzung noch weitere Vorarbeiten erfordert. Eine Einführung dieses Instruments ab dem Jahr 2026 wird geprüft.

Anhang 16 Anforderungen an das Monitoringkonzept

In Anhang 16 Ziffer 2 sind die Anforderungen an das Monitoringkonzept von Luftfahrzeugbetreibern definiert. Neu müssen Luftfahrzeugbetreiber im Einklang mit den Regeln im EHS der EU ab dem Jahr 2025 die weiteren klimawirksamen Effekte im Rahmen ihrer Berichterstattungspflichten (Art. 20 Abs. 2 CO₂-Gesetz) rapportieren. Diese Pflicht gilt für alle Flüge, die in der Schweiz starten oder landen. Im Monitoringkonzept ist neu zu beschreiben, wie die weiteren klimawirksamen Effekte ermittelt werden um die gesamte Klimawirkung abzubilden. Die Methode zur Bestimmung der weiteren Klimawirkungen richtet sich nach den Vorgaben im EHS der EU. Dafür wird die Nummerierung der bisherigen Ziffer 2.1 angepasst.

Im Luftverkehr haben nicht nur die CO₂-Emissionen eine Wirkung auf das Klima. Weitere Klimawirkungen können die Freisetzung von Stickoxiden (NO_x), Russpartikeln und oxidierten Schwefelverbindungen sowie die Auswirkung von Wasserdampf, einschliesslich der Bildung von Kondensstreifen, hervorbringen. Um zu gewährleisten, dass diese weiteren Klimawirkungen ebenfalls erfasst werden, wird in Ziffer 2.1 Buchstabe b sowie Buchstabe g in Ziffer 2.2 ergänzt. Die Methodik richtet sich nach den Bestimmungen der EU, welche im Detail erst per Ende August 2024 vorliegen werden. Eine diesbezügliche Präzisierung der Verordnung ist nach der Vernehmlassung möglich.

Mit der Einführung der Pflicht zur Beimischung von erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen (Art. 28f CO₂-Gesetz) kann davon ausgegangen werden, dass es auch bei Flügen im Geltungsbereich des EHS vermehrt zum Einsatz solcher Treibstoffe kommen wird. Das Monitoringkonzept soll sicherstellen, dass die Menge von erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen bei unter das EHS fallenden Flügen so genau wie möglich bestimmt werden kann. In Ziffer 2.2 wird daher der Buchstabe f ergänzt. Der Luftfahrzeugbetreiber muss im Monitoringkonzept beschreiben, wie er beim Einsatz von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen und insbesondere bei Treibstoffgemischen den Anteil an erneuerbaren und emissionsarmen Treibstoffen bestimmt. Die dazu zulässigen Methoden sind dieselben, welche im EHS der EU zugelassen sind.

Ein Treibstoffgemisch ist ein Treibstoff, der sowohl erneuerbaren oder emissionsarmen Treibstoff als auch fossilen Treibstoff enthält. Luftfahrzeugbetreiber können bei einem Treibstoffgemisch den erneuerbaren oder emissionsarmen Anteil als 100 Prozent fossil ausweisen oder den Anteil nach der gewählten Methode bestimmen.

In Ziffer 3 wird die Berechnung der CO₂-Emissionen der betroffenen Flüge festgehalten. Unter dem EHS können erneuerbare Treibstoffe mit einem Emissionsfaktor von null Tonnen CO₂ pro Tonne Treibstoff angerechnet werden, wenn diese Treibstoffe gewisse Anforderungen erfüllen. Unter erneuerbare Treibstoffe im EHS fallen Treibstoffe, die aus Biomasse (wie bisher) oder (neu) unter Verwendung anderer erneuerbarer Energiequellen hergestellt werden. In Zukunft könnten weitere Treibstoffe unter Ziffer 3.3 aufgeführt werden, sofern sie auch unter dem EHS der EU mit einem Emissionsfaktor von null anrechenbar sind.

Für die Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten wird in Ziffer 3.3 Buchstabe a der Begriff «Treibstoffe aus Biomasse» präzisiert, indem er neu «erneuerbare Treibstoffe aus Biomasse» lautet. Wie bisher kann der erneuerbare biogene Anteil mit einem Emissionsfaktor von null Tonnen CO₂ bewertet werden, wenn der Treibstoff die Nachhaltigkeitskriterien nach Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001/EG⁸⁴, wie zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2023/2413 geändert (Erneuerbare Energien Richtlinie, RED III), erfüllt.

Mit Ziffer 3.3 Buchstabe b wird ergänzt, dass der Emissionsfaktor von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen null ist. Der erneuerbare synthetische Treibstoff muss dabei die Anforderungen gemäss Artikel 29a der RED III erfüllen.

⁸⁴ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung), ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2023/2413, ABl. L, 2023/2413, 31.10.2023.

Mit der Ergänzung von Ziffer 3.4 wird sichergestellt, dass Treibstoffe mit einem Emissionsfaktor von null bei der Bestimmung des Emissionsfaktors eines Treibstoffgemisches korrekt berücksichtigt werden.

Anhang 17 Anforderungen an den Monitoringbericht

In Ziffer 1.1 Buchstaben *g* und *h* wird festgehalten, dass Biomasseanteile von Energieträgern und von Materialien, die in Prozessen umgesetzt werden, nachzuweisen sind. Mit der Regelung in Buchstabe *g* wird sichergestellt, dass die entsprechende Menge an Herkunftsnachweisen im HKN-Register (vgl. Erläuterungen zu Kap. 7a) dem Betreiber von Anlagen im EHS zugewiesen wird. Ergänzend wird mit Buchstabe *h* die bisherige Praxis für Stoffe, die nicht im HKN-Register geführt werden, festgehalten, nach der nur dann ein Emissionsfaktor von null für die Berechnung der Abgabepflicht nach Artikel 55 Absatz 1 der CO₂-Verordnung angewendet werden darf, wenn der Kohlenstoff im verursachten CO₂ nachweislich aus dem natürlichen Kreislauf stammt.

Ziffer 2.1 Buchstabe *f* wird daraufhin präzisiert, dass im Monitoringbericht sämtliche Treibstofftypen und die entsprechenden Treibstoffverbräuche rapportiert werden müssen, auch wenn für erneuerbare Treibstoffe keine CO₂-Emissionen ausgewiesen werden müssen.

Ziffer 2.1 wird zudem um Buchstabe *j* ergänzt, da im jährlichen Monitoringbericht der Luftfahrzeugbetreiber ab dem Jahr 2025 neu neben dem CO₂ auch die Klimawirkung der weiteren klimawirksamen Emissionen angegeben werden muss. Dafür werden mindestens die dreidimensionalen Flugbahndaten des jeweiligen Flugzeugs sowie die Umgebungsfeuchtigkeit und -temperatur vom Luftfahrzeugbetreiber oder von einer anderen dazu fähigen Organisation (z.B. Eurocontrol) erfasst. Aus diesen Daten werden anschliessend mittels eines Berechnungsmodells gemäss den Regeln im EHS der EU die CO₂eq pro Flug oder allenfalls ein Bereich von CO₂eq pro Flug berechnet und im jährlichen Monitoringbericht pro Flugplatzpaar rapportiert. Der zusätzliche Aufwand für die Luftfahrzeugbetreiber soll so gering wie möglich gehalten werden. Nähere Angaben zu den von der EU vorgesehenen Berechnungsmodellen und zum Berichtsformat werden per Ende August 2024 erwartet. Eine diesbezügliche Präzisierung der Verordnung ist nach der Vernehmlassung möglich.

In Ziffer 2.2 wird die Fussnote aktualisiert, um auf die aktuelle Version der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/2066⁸⁵ zu verweisen.

In Ziffer 2.3 werden besondere Bestimmungen für den Einsatz von Treibstoffen mit Emissionsfaktor null erfasst. Damit werden die bestehenden Bestimmungen präzisiert und ergänzt, damit sichergestellt werden kann, dass die Mengen an Treibstoffen mit Emissionsfaktor null so genau wie möglich rapportiert werden. Ebenfalls wird die Einführung des ab 1. Januar 2025 in Betrieb gehenden HKN-Registers mit den folgenden Ergänzungen berücksichtigt.

Mit der im Monitoringkonzept gewählten Methode (Anhang 16 Ziffer 2.2 Buchstabe *f*) bestimmt der Luftfahrzeugbetreiber die Menge an Treibstoffen mit Emissionsfaktor null so genau wie möglich. Werden Treibstoffe für einem bestimmten Flug vertankt, so kann die Menge der erneuerbaren Treibstoffe z.B. auf Grundlage einer Massenbilanz der gekauften Treibstoffe ermittelt werden. Falls mehrere Flüge nacheinander durchgeführt werden, ohne dass es zu einer neuen Betankung kommt, so muss der Luftfahrzeugbetreiber die Menge der erneuerbaren Flugtreibstoffe aufteilen und sie diesen Flügen im Verhältnis zu den mittels Emissionsfaktor gemäss Anhang 16 Ziffer 3.2 berechneten Emissionen zuordnen. Ist es nicht möglich, die Treibstoffe physisch einem bestimmten Flug zuzuordnen, kann der erneuerbare Anteil anhand von Rechnungen zu den erworbenen Treibstoffen bestimmt werden (Ziffer 2.3.1).

⁸⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission, ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1; zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2023/2122, ABl. L, 2023/2122, 18.10.2023.

In Ziffer 2.3.3 wird festgehalten, dass bei der Beurteilung der Schwellenwerte für die Teilnahme am EHS, die Qualifikation als Kleinemittent und die Befreiung von der Verifizierungspflicht erneuerbare Treibstoffe mit den Emissionsfaktoren gemäss Anhang 16 Ziffer 3.2 zu berücksichtigen sind.

Mit Ziffer 2.3.2 und Ziffer 2.3.4 Buchstabe a und b wird sichergestellt, dass die geltend gemachten Mengen von Treibstoffen mit Emissionsfaktor null korrekt den unter das EHS fallenden Flügen zugeordnet werden, auch wenn es zu keiner physischen Betankung des erneuerbaren Treibstoffes kommt. Dabei spielt es keine Rolle, an welchen Schweizer Flugplatz der Treibstoff physisch geliefert wird. Luftfahrzeugbetreiber müssen die erworbenen Mengen an erneuerbaren Treibstoffen im Einklang mit den Regeln des EHS der EU nach dem Proportionalitätsprinzip den Flügen zuordnen, die unter das Schweizer EHS fallen. Dies geschieht, indem die erneuerbaren Treibstoffe proportional zum Anteil der EHS-Emissionen an den Gesamtemissionen des Betreibers ab der Schweiz den unter das EHS fallenden Flügen zugeordnet werden. (Ziffer 2.3.2).

Bei den für die Betankung verwendeten Treibstoffgemischen ist der zugelassene erneuerbare Anteil durch internationale Normen geregelt. Liegt die Beimischungsobergrenze für einen bestimmten erneuerbaren Treibstoffe zum Beispiel bei 50%, darf der durch den Luftfahrzeugbetreiber geltend gemachte Anteil auf den Flugplatzpaaren diese Beimischungsobergrenze nicht übersteigen (Ziffer 2.3.4 Bst. a).

Ziffer 2.3.4 Buchstabe b hält fest, dass Luftfahrzeugbetreiber, welche Flugtreibstoffe mit einem Emissionsfaktor null geltend machen, dafür besorgt sind, dass die entsprechende Menge an Herkunftsnachweisen im HKN-Register in der Regel durch den Anbieter von Flugtreibstoffen dem EHS zugewiesen werden. Eine dem EHS zugeordnete Charge von erneuerbaren Treibstoffen, darf weder in einem früheren Bericht noch von jemand anderem oder in einem anderen Treibhausgasminderungssystem wie z.B. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) bereits geltend gemacht worden sein.

Anhang 18 Verifizierung der Monitoringberichte von Luftfahrzeugbetreibern und Anforderungen an die Verifizierungsstelle

In Ziffer 4.1 Buchstabe b wird die Fussnote aktualisiert, um auf die aktuelle Version der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/2067 zu verweisen, welche im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie 2003/87/EG der EU (vgl. Fussnote Art.52 Abs. 5) aktualisiert wird. Die neuste Version ist zum Zeitpunkt der Vernehmlassung noch nicht bekannt.

Anhang 19 Speicherkriterien

Wie bisher muss bei der Speicherung oder der chemischen Bindung von Kohlenstoff die Permanenz sichergestellt werden (Ziff. 1.1).

Die Permanenz der Speicherung von Kohlenstoff muss jährlich überprüft werden. Leckagen in der Speicherung sind im Monitoring des Jahres, in dem die Leckagen aufgetreten sind, im Instrument, in dem die Speicherung angerechnet wurde (z.B. Kompensationsinstrument, EHS), zu melden und die CO₂-Emissionen zu rapportieren (Ziff. 1.2). Dies gilt auch für Leckagen während des Transports des abgeschiedenen CO₂ (Ziff. 1.3).

Die geologische Speicherung von Kohlenstoff im Untergrund muss in einer von den zuständigen Behörden genehmigten und im Grundbuch eingetragenen Speicherstätte in der Schweiz oder in einer nach der Richtlinie 2009/31/EG⁸⁶ genehmigten Speicherstätte im Ausland erfolgen (Ziff. 1.4).

⁸⁶ Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2018/1999, ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1.

Änderung anderer Erlasse

Die Änderungen anderer Erlasse werden in Anhang 20 aufgeführt.

1. Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister vom 9. Juni 2017⁸⁷

Art. 4 Bst. f

Buchstabe f wird mit der Zusammenarbeit des BFS mit Energie- und Umweltfachstellen von Bund, Kantonen und Gemeinden ergänzt, weil diese Zusammenarbeit für die Energie- und Klimamerkmale im GWR zentral ist.

Art. 8 Abs. 2 Bst. I

In Buchstabe I wird darauf verwiesen, dass auch die Merkmale gemäss Art. 16a der CO₂-Verordnung im Merkmalskatalog des GWR aufzunehmen und von den entsprechenden Stellen zu rapportieren sind.

2. Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996⁸⁸

Ersatz eines Ausdrucks

Zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten mit dem Umweltschutzgesetz wird im Rahmen der Änderung des CO₂-Gesetzes im MinöStG der Begriff «biogen» durch den Begriff «erneuerbar» ersetzt, der wie bis anhin auch erneuerbare synthetische Brenn- und Treibstoffe einschliesst. Dieselbe Anpassung erfolgt nun auch auf Verordnungsstufe.

Art. 19h Abs. 1 erster Satz

Die Bestimmung wird an die vom Parlament im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes beschlossene Verlängerung der Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe bis zum 31. Dezember 2030 angepasst. Aus verwaltungsökonomischen Gründen sowie auf Grund der Tatsache, dass die Steuererleichterungen per se der Befristung unterworfen sind, werden die entsprechenden Verfügungen nicht mehr auf 4 Jahre befristet, sondern bleiben unter Einhaltung der Auflagen ab Verfügungsdatum bis zum Auslaufen der Steuererleichterung Ende 2030 gültig.

Art. 49 Art und Umfang

Artikel 49 wird infolge der teilweisen Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer an die konzessionierten Transportunternehmungen auf den 1. Januar 2026 angepasst. Er legt fest, dass die Rückerstattung nur noch für Fahrten ausserhalb des Ortsverkehrs (Abs. 1 Bst. a) sowie für Fahrten mit Schiffen (Abs. 1 Bst. b und c) ausgerichtet wird. Der Ortsverkehr umfasst konzessionierte Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Er besteht in der Regel aus Linien, die nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind⁸⁹. Damit bleibt beispielsweise die PostAuto-Linie 100 (Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg) rückerstattungsberechtigt. Das Rückerstattungsverfahren erfolgt wie bis anhin nach dem Selbstdeklarationsprinzip. Das heisst, die konzessionierten Transportunternehmungen nehmen selbstständig die Ausscheidung der von ihnen betriebenen konzessionierten Linien vor. In Streitfällen entscheidet das für die Konzessionserteilung zuständige BAV abschliessend (Abs. 2).

Ab dem 1. Januar 2030 ist die Steuerrückerstattung nur noch insoweit möglich, als die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Fahrzeuge mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen nicht möglich ist. Das BAV wird entsprechende Nachweise beurteilen.

⁸⁷ SR 431.841

⁸⁸ SR 641.611

⁸⁹ Quelle: Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)

Der Artikel nimmt zudem zwei Änderungen vorweg, die ursprünglich im Rahmen der laufenden Revision des Zollgesetzes vorgesehen waren: Nach geltendem Recht bestimmt das EFD die rückerstattungsberechtigten Fahrten. Neu wird die Kompetenz dafür auf Stufe Bundesrat verschoben (Abs. 1 bis 3). Zudem wird auf die bisherige Unterscheidung der Höhe der Rückerstattung aus ökologischen Gründen verzichtet. Das BAFU hat im Jahr 2019 die Wirkung der Partikelfilter bei Linienbussen untersucht. In seinem Bericht vom 4. Februar 2020 an die damalige Eidgenössische Zollverwaltung kommt es zum Schluss, dass die durch die differenzierte Rückerstattung beabsichtigte Lenkungswirkung weitestgehend erreicht ist. Fahrzeuge ohne Partikelfilter werden heute praktisch ausschliesslich für Verstärkungs- und ähnliche Fahrten eingesetzt, jedoch kaum noch im fahrplanmässigen Linienbetrieb. Zudem fallen die noch verbleibenden Fahrzeuge in unmittelbarer Zukunft ohnehin aus Altersgründen weg. Diese Gründe rechtfertigen den Verzicht auf die Differenzierung der Rückerstattung aus ökologischen Gründen (Abs. 4; die entsprechende Bestimmung des bisherigen Abs. 2 wird gestrichen).

Die Berechnung des Rückerstattungsbetrag erfolgt wie bis anhin. Die Bestimmung wird vom bisherigen Absatz 1 in den Absatz 5 verschoben. Das EFD legt wie bisher die ermässigten Steuersätze fest (neu Abs. 6)

Übergangsbestimmungen zur Änderung vom xx.yy.2025

Mit Absatz 1 werden vor dem Inkrafttreten der Änderung vom xx.yy.2025 befristet verfügte Steuererleichterungen bis zum 31. Dezember 2030 verlängert. Unter diese Regelung fallen sowohl gestützt auf die Übergangsbestimmung zur Änderung vom 25. Oktober 2023⁹⁰ bis Ende 2024 verlängerte als auch neu verfügte Steuererleichterungen. Ohne eine Verlängerung müssten diese Steuererleichterungen mittels Gesuchs neu beantragt und vom Bund beurteilt und verfügt werden. Mittels risikobasierter Unternehmensprüfungen im Inland sowie stichprobenweiser Prüfungen im Ausland gestützt auf Artikel 12c Absatz 3 des Mineralölsteuergesetzes kann einem allfälligen Missbrauchsrisiko entgegengewirkt werden.

Absatz 2 stellt sicher, dass von konzessionierten Transportunternehmungen bis zum 31. Dezember 2025 im Ortsverkehr verbrauchte Treibstoffe in den Genuss der Rückerstattung kommen, auch wenn das Rückerstattungsgesuch erst nach der Aufhebung der Rückerstattung im Ortsverkehr eingereicht wird.

3. Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr⁹¹

Art. 58a Grundsatz

Für die Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene wurde ein mehrjähriger Verpflichtungskredit gesprochen mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr. Mit diesen Mitteln sollen Betriebsbeiträge und Investitionsbeiträge gewährt werden.

Art. 58b Prioritäten bei der Förderung

In erster Linie sollen durch die finanzielle Förderung neue ganzjährige Nachtzugverbindungen mit Sitzplatz-, Schlaf- und Liegewagen ermöglicht werden, wobei diejenigen Angebote gefördert werden sollen, mit denen die Personenkilometer im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr maximiert werden können.

Sofern genügend Mittel zur Verfügung stehen, können daneben weitere Angebote gefördert werden:

⁹⁰ AS 2023 629

⁹¹ SR 745.16. Die Änderung beziehen sich auf die Bestimmungen, wie sie im Rahmen der Totalrevision der ARPV vorgesehen sind. Die diesbezüglichen Vernehmlassungsunterlagen sind abrufbar unter: www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > Startseite Vernehmlassungen > Suchbegriff: Ordnungsänderungen zur Revision des Personenbeförderungsgesetzes / Totalrevision der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

- Saisonale Nachtzüge: insbesondere wohl in den Sommermonaten Richtung Mittelmeer, wie es sie in früheren Jahren gab (bspw. «Adria-Express» nach Ancona).
- Tageszüge und Nachtzüge nur mit Sitzplatzwagen: solche Nachtangebote bestehen im Ausland teilweise, sind aber gegenüber Angeboten mit Schlaf- und Liegewagen weniger attraktiv und daher weniger prioritär.
- Erhöhung der Attraktivität bereits bestehender Angebote und zwar sowohl Nacht- als auch Tagesangebote. Denkbar sind bspw. Beiträge an den Betrieb zusätzlicher oder modernisierter Fahrzeuge.
- Investitionsbeiträge, wenn die Investitionen überwiegend dem grenzüberschreitenden Personenverkehr dienen, beispielsweise im Bereich des Vertriebs internationaler Fahrausweise, wo dringender Handlungsbedarf besteht, für die Entwicklung eines internationalen Verkaufssystems oder auch in feste Anlagen (spezielle Abfertigungseinrichtungen für Zoll- und Grenzkontrollen).

Die Angebote sollen so ausgestaltet werden, dass sie nach dem Auslaufen des Förderprogrammes eine ausreichende Wirtschaftlichkeit ausweisen und von den Betreibern auf eigene Rechnung weiterbetrieben werden können. Die finanzielle Förderung ist in dem Sinne als Anschubfinanzierung zu verstehen.

Gemäss Botschaft des Bundesrates soll die Förderung so ausgestaltet werden, dass möglichst keine Anreize für zusätzliche Mobilität gesetzt werden, weshalb eine direkte Vergünstigung der Preise für die Kunden, wie bspw. Sparpreise, nicht gefördert werden. Damit wird aber nicht ausgeschlossen, dass die finanzielle Förderung zu preislich attraktiven Angeboten führt, was durchaus im Sinne der Förderung ist.

Art. 58c Voraussetzungen

Beiträge können TU erhalten, die grenzüberschreitenden Personenfernverkehr betreiben, für schweizerische Streckenabschnitte auf der Basis einer Konzession, für rein grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Basis einer Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder auf der Basis eines Staatsvertrages.

Die TU müssen Erfahrung im grenzüberschreitenden Verkehr, resp. als Betreiber von Nachtzügen haben. Keine Beiträge werden damit daher an TU gewährt, die bisher noch nicht im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene tätig sind. Für Nachtzüge werden nur Beiträge an TU gewährt, die Erfahrung mit Nachtzügen haben. Das TU muss jedoch nicht bereits in der Schweiz tätig sein (Abs. 1).

Voraussetzung für eine Förderung durch den Bund ist ein Mehrwert der Angebote für Konsumenten und Konsumentinnen in der Schweiz. Deshalb ist bei Angeboten ab Grenzbahnhöfen zu prüfen, ob das Interesse der Schweiz genügend gross ist für eine finanzielle Förderung. Das sollte in den meisten Fällen der Fall sein. Nicht zwingend der Fall sein könnte dies bei der Verlängerung bestehender Verbindungen im Ausland bis zum Schweizer Grenzbahnhof mit dem primären Ziel, von der finanziellen Unterstützung zu profitieren (Abs. 2).

Da nach Artikel 37a Absatz 4 des CO₂-Gesetzes kosteneffiziente Angebote gefördert werden sollen, werden Angebote, deren Verhältnis von Kosten und grenzüberschreitenden Personenkilometer (PKM) wesentlich schlechter abschneiden als andere eingereichte Konzepte, nicht unterstützt (Abs. 3).

Diese Voraussetzungen ergänzen die Bestimmung in Artikel 37a des CO₂-Gesetzes. Die in Artikel 37a Absatz 4 geforderte Mehrjährigkeit der Angebote ist durch die Unternehmen im Rahmen der Gesuche zu bestätigen. Auf eine Präzisierung der Verbesserung der Attraktivität bestehender Angebote wird verzichtet, die Prüfung findet im Einzelfall statt, basierend auf der Bewertung der Gesuche gemäss Artikel 58f.

Art. 58d **Angebotskonzepte**

Das BAV sieht vor, allen interessierten TU die Möglichkeit zu geben, Angebotskonzepte einzureichen und zwar bis voraussichtlich Ende des ersten Quartals 2025. Nach Vorliegen der Konzepte wird ein Vergleich der Angebote basierend auf den Bewertungskriterien gemäss Art. 58f durchgeführt und ein Vorentscheid über die zu fördernden Angebote getroffen. Liegen für eine Verbindung keine konkurrenzierenden Angebote vor, und ist absehbar, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für alle zu erwartenden Gesuche ausreichend sind, wird dem TU die Subvention im Grundsatz zugesichert und das TU kann nach Artikel 26 des SuG die nötigen Investitionen tätigen, insbesondere Rollmaterial beschaffen (Abs. 3).

Art. 58e **Gesuche**

In einem zweiten Schritt sind konkrete Gesuche mit den aufgeführten Angaben einzureichen (Abs. 1 und Abs. 2 Bst. a-g). Im Falle von konkurrenzierenden Angeboten oder wenn mehr Gesuche zu erwarten sind als Mittel zur Verfügung stehen, wird erst aufgrund der Gesuche ein definitiver Entscheid über die Förderung getroffen.

Art. 58f **Bewertung der Gesuche**

Bei der Bewertung der Gesuche werden die ungedeckten Kosten des gesamten Angebotes sowie die Menge der grenzüberschreitenden Personenkilometer (PKM) berücksichtigt. Als ungedeckte Kosten gelten jene, die nicht durch Fahrausweiseinnahmen gedeckt sind (Abs. 1). Bei den PKM werden jene, die vollständig im In- oder Ausland erbracht werden, nicht berücksichtigt. Dies da primär grenzüberschreitender Verkehr auf der Schiene als Alternative zum Luftverkehr gefördert werden soll. Berücksichtigt würden somit bspw. bei einer Verbindung Schweiz – Italien die Fahrten zwischen der Schweiz und Italien, nicht aber allfällig mögliche Fahrten innerhalb der Schweiz (bspw. Zürich – Tessin) oder innerhalb Italiens (bspw. Florenz – Rom).

Mit der Vergabe der Förderung basierend auf der vorgeschlagenen Bewertung soll sichergestellt werden, dass die kosteneffizientesten Angebote gefördert werden. Für die TU bestehen damit Anreize, die Angebote möglichst wirtschaftlich, also mit einem hohen Kostendeckungsgrad, zu erbringen sowie eine möglichst hohe Nachfrage ab der Schweiz anzustreben.

Art. 58g **Bemessung der Beiträge**

Die Förderbeiträge sollen den Betrieb neuer Angebote ermöglichen, weshalb Beiträge für die gesamten nicht durch Fahrausweiseinnahmen gedeckten Kosten des ganzen Angebotes inklusive den Linienabschnitten im Ausland geleistet werden (Abs. 1). Da durch Finanzhilfen keine Gewinne ermöglicht werden sollen, werden bei den anrechenbaren Kosten keine Gewinnzuschläge berücksichtigt (Abs. 2).

Die Beiträge sollen aufgrund der Gesuche für maximal 6 Jahre gesprochen und jährlich ausbezahlt werden. Die Höhe der Beiträge wird zu Beginn der Förderzeit festgelegt und nach drei Jahren basierend auf den Ergebnissen der Vorjahre evaluiert und ggf. angepasst (Abs. 3).

Art. 58h **Verfügung**

Die Fördermittel werden den TU mittels Verfügung zugesprochen (Abs. 1). Absatz 2 legt den Inhalt der Verfügung fest.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Aufgrund des vom Parlament verabschiedeten CO₂-Gesetzes belaufen sich die Fördermittel auf jährlich 592 Millionen Franken (davon 370 Millionen Franken aus der CO₂-Abgabe). Für den Vollzug der Instrumente wurde in der Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024⁹² bereits ein Mehrbedarf an personellen Ressourcen von 14 Vollzeitstellen ausgewiesen. Aufgrund der Ergänzungen und Streichungen des Parlaments ergaben sich Änderungen. Gegenüber der Botschaft wurden die Stellen entsprechend der parlamentarischen Diskussion neu zugeteilt: So soll je eine Vollzeitstelle für die Förderung von Anpassungsmassnahmen, für die Förderung der Dekarbonisierung von EHS-Unternehmen und für die Förderung von Aus- und Weiterbildungen, Plattformen und Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes vorgesehen werden. Umgekehrt sind jene für die Instrumente der Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe, der Erweiterung des Technologiefonds und der Beimischpflicht für Flugtreibstoffe nicht mehr vorgesehen. Der Vollzug bedingt zudem einen Aufwand von insgesamt 1,73 Millionen Franken fürs Jahr 2025 und 3,56 Millionen in den folgenden Jahren. Die Differenz ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Jahr 2026 die Geschäftsstelle für die Förderung von Massnahmen zur Reduktion der Emissionen der Luftfahrt ihren Betrieb aufnimmt. Die dafür vorgesehenen 2 Millionen Franken jährlich entsprechen 3 Prozent des Fördervolumens dieses Instruments. Die Sachmittel für den Vollzug der Ordnungsbestimmungen sind gemäss Artikel 38 CO₂-Gesetz über die CO₂-Abgabe gegenfinanziert. Die dafür vorgesehene Aufwandsentschädigung (Art. 132 der CO₂-Verordnung) bleibt aktuell bei den bestehenden maximal 1,85 Prozent der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe; der Satz wird nach der Vernehmlassung an die aktualisierten Kosten angepasst

4.2 Auswirkungen auf die Kantone und die Gemeinden

Der Vollzug der Bestimmungen dieser Vorlage obliegen mehrheitlich dem Bund. Die Kantone sind gemeinsam mit den Gemeinden für die Aktualisierung des GWR zuständig. Die diesbezüglichen Ordnungsbestimmungen nutzen wo möglich Synergien zu bestehenden Prozessen. Des Weiteren sind die Kantone derweil von den Änderungen der Bestimmungen zum Gebäudeprogramm und indirekt von gewissen Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs betroffen. So sorgt die Einführung eines Mindestbeitrags bei der Berechnung der Bundesbeiträge an die kantonalen Gebäudeprogramme für weniger Differenzen zwischen den Kantonen und erhöht die Planbarkeit der Beiträge. Die Energiedirektoren haben sich deshalb grossmehrheitlich für die Einführung eines Mindestbeitrags ausgesprochen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs steht dem schrittweisen Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer an konzessionierte Transportunternehmen die neue Förderung für elektrische Antriebe gegenüber. Damit unterstützt der Bund die Umstellung auf fossilfreie Antriebe im öffentlichen Verkehr, deren Kosten zumindest teilweise auf die Kantone oder Gemeinden als Besteller des öffentlichen Verkehrs zurückfallen können.

Gemeinden können von der Förderung von Anpassungsmassnahmen und der Förderung von Plattformen und Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes profitieren. Die Gemeinden erhalten so Unterstützung bei der Erarbeitung und Umsetzung ihrer Strategien im Umgang mit dem Klimawandel.

4.3 Auswirkungen auf die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft

4.3.1 Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit

Die vorgesehenen Massnahmen tragen dazu bei, die Treibhausgasemissionen in der Schweiz weiter abzusenken. Die sektoriellen Richtwerte bilden die erwarteten Verminderungen in den jeweiligen Sektoren ab. Insgesamt dürften die Treibhausgasemissionen in der Schweiz bis 2030 gegenüber 1990 um rund 34 Prozent sinken. Die verbleibenden Verminderungsleistungen sollen im Ausland erbracht werden. Dies erfolgt über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe. Der

⁹² BBI 2022 2651

Kompensationssatz wird dementsprechend angepasst. Falls die Treibhausgasemissionen nicht genügend absinken, so könnte der Bund gestützt auf Artikel 4 Absatz 5 des CO₂-Gesetzes subsidiär die notwendigen internationalen Bescheinigungen erwerben.

Mit der Verminderung der Treibhausgasemissionen gehen weitere indirekte, positive Auswirkungen auf die Umwelt einher, unter anderem im Bereich der Biodiversität und der Luftreinhaltung. Der vermehrte Einsatz von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen im Luftverkehr, die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im öffentlichen Verkehr sowie der zunehmende Anteil von Elektrofahrzeugen im motorisierten Individualverkehr führen zudem zu einer geringeren Feinstaubbelastung. Die Förderung von Massnahmen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel wirkt sich ebenfalls positiv auf diverse Umweltbereiche aus, unter anderem die Wasser- und Bodenqualität. Sie unterstützt zudem die Massnahmen im Bereich der Gefahrenprävention.

Bei der Förderung im Rahmen des Gebäudeprogramms soll künftig auch die CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien berücksichtigt werden. Das trägt zu einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Produktionsfaktoren bei. Weil gewisse Baustoffe zudem CO₂ speichern können, unterstützt diese Massnahme auch den Aufbau negativer Emissionen.

4.3.2 Auswirkungen auf Unternehmen, Konsumentinnen und Konsumenten sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

Unternehmen aus diversen Branchen erhalten Zugang zu neuen Fördermitteln. Dies betrifft die Unternehmen, die am EHS teilnehmen, Produzenten von erneuerbaren Flugtreibstoffen, konzessionierte Transportunternehmen sowie die Anbieter von Nachtzugverbindungen. Zudem steht auch die Förderung von Massnahmen im Bereich der Anpassung an den Klimawandel allen Unternehmen, die entsprechende Massnahmen umsetzen möchten, offen. Die Inanspruchnahme dieser Fördermittel erfordert einen entsprechenden Aufwand, z.B. für die Einreichung von Fördergesuchen. Dieser Aufwand fällt nur dann an, wenn die Fördermittel in Anspruch genommen werden soll.

Neue Handlungspflichten für Unternehmen generiert die Vorlage im Bereich Luftfahrt aufgrund der Beimischpflicht. Damit verbunden ist auch ein zusätzlicher Vollzugaufwand. Wettbewerbsnachteile sind gegenüber anderen europäischen Ländern nicht zu erwarten, weil die EU dieselbe Pflicht kennt, sehr wohl jedoch gegenüber aussereuropäischen Ländern. Neu müssen Betreiber von Luftfahrzeugen zudem neben ihren CO₂-Emissionen gemäss Artikel 20 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 auch Angaben zur Klimawirkung der weiteren klimawirksamen Emissionen liefern. Verschärfungen im Vergleich zu heute sind primär im EHS, bei den Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge, sowie bei der Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung vorgesehen. Wie bisher wird bei diesen Instrumenten bei Nichteinhaltung der Vorgaben eine Sanktion fällig. Der Vollzugaufwand für die betroffenen Unternehmen ändert sich durch die Anpassungen nur geringfügig. Das Auslaufen der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten an Betreiber von Luftfahrzeugen und die Reduktion des Cap für Betreiber von Anlagen generieren zum Teil signifikante Mehrkosten für die Unternehmen. Die Anpassung erfolgt im Gleichschritt mit der EU und basierend auf dem Abkommen zur Verknüpfung der EHS der Schweiz mit jenem der EU.⁹³ Die Erlöse aus den Versteigerungen werden unter anderem zur Förderung der erneuerbaren Flugtreibstoffen und der Dekarbonisierung von Anlagen im EHS genutzt.

Die Vorlage schafft für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) bis auf wenige Ausnahmen keine neuen Handlungspflichten und keine neuen administrativen Aufwände. Neu ist, dass sich alle Unternehmen mit Abschluss einer Verminderungsverpflichtung von der CO₂-Abgabe befreien lassen können. KMU, die diesen Ansatz wählen möchten, müssen den entsprechenden Prozess durchlaufen, was mit einem administrativen Aufwand verbunden ist. Neue Handlungspflichten entstehen durch die Angabe von klimawirksamen Emissionen auf Flugangeboten. Davon sind neben den Luftfahrzeugbetreibern auch Reisebüros oder Onlinereiseveranstalter betroffen. Sie müssen sicherstellen, dass die geforderten Angaben auf ihren Angeboten ersichtlich sind. Für die Ermittlung der

⁹³ SR 0.814.011.268

Emissionen können sie unter anderem auf bestehende Emissionsrechner zurückgreifen. Der Zusatzaufwand dürfte sich deshalb in Grenzen halten.

Konsumentinnen und Konsumenten erhalten mit der Angabe von Treibhausgasemissionen auf Flugangeboten zusätzliche Informationen zu den Klimawirkungen von Flugreisen und können diese Informationen bei ihren Entscheidungen berücksichtigen. Mit der Förderung von Nachtzugsangeboten erhalten die Konsumentinnen und Konsumenten zusätzliche Alternativen bei den Transportmethoden. Preissteigerungen sind im Luftverkehr (aufgrund der Beimischpflicht und der Weiterentwicklung des Emissionshandels) und in geringem Ausmass auch im öffentlichen Verkehr (aufgrund des Wegfalls der Mineralölsteuerrückerstattung) denkbar. Die Zusatzkosten werden aber in beiden Bereichen durch entsprechende Fördermassnahmen reduziert.

Die Massnahmen im Gebäudebereich (insbesondere energetische Sanierungen von Wohngebäuden) führen bei Mieterinnen und Mietern in der Regel zu Preissteigerungen bei den Mieten. Diese werden teilweise dadurch reduziert, dass Förderbeiträge, welche für wertvermehrende Verbesserungen gewährt werden, gemäss Art. 14 Abs. 3bis der Verordnung über die Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen (VMWG)⁹⁴ von den Eigentümerinnen und Eigentümern vom Betrag der Mehrleistungen abzuziehen sind. Ausserdem werden diese Wohnkostensteigerungen teilweise auch durch Einsparungen bei den Energiekosten kompensiert.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer profitieren von den zusätzlichen Fördermitteln im Klimaprogramm. Damit werden unter anderem Aus- und Weiterbildungsmassnahmen in klimarelevanten Bereichen gefördert.

4.3.3 Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

In ihrer Gesamtheit tragen die Massnahmen dazu bei, die externen Kosten des Ausstosses von Treibhausgasen (sowie weiteren Effekten auf Umwelt- und Gesundheit) zu vermindern. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass das vorliegende Massnahmenpaket in seiner Wahl der Instrumente und relativ hohen Komplexität aus ökonomischer Sicht gewisse Ineffizienzen enthält, die sich (zusätzlich im Vergleich zur effizientesten Lösung) negativ auf das BIP-Wachstum auswirken können. Insbesondere ist davon auszugehen, dass bei den Fördermassnahmen Mitnahmeeffekte auftreten, was zu entsprechenden Mehrkosten führt.

Die verschiedenen Fördermassnahmen könnten insgesamt zur Standortattraktivität der Schweiz beitragen. Sie könnten zudem die Wettbewerbsposition der betroffenen Branchen stärken, weil verschiedene wichtige Handelspartner der Schweiz (insbesondere die EU und auch die USA) im Bereich der Klimapolitik vermehrt auf Fördermassnahmen setzen. Die Fördermassnahmen im CO₂-Gesetz unterstützen die Entwicklung und Verbreitung von innovativen Lösungen und von best-practice-Ansätzen. Das ist ebenfalls im Bereich EHS besonders relevant, aber auch für die Herstellung von erneuerbaren Flugtreibstoffen und bei der Anpassung an den Klimawandel. Die Berücksichtigung der CO₂-Bilanz von Baustoffen bei der Vergabe der Mittel im Rahmen des Gebäudeprogramms dürfte sich positiv auf die Anwendung solcher Baustoffe und damit auf die Entwicklung und Anwendung innovativer Lösungen auswirken. Mit der Umsetzung von Kompensationsmassnahmen im Ausland trägt die Schweiz zudem dazu bei, innovative emissionsreduzierende Massnahmen und Technologien auch ausserhalb der Landesgrenzen zur Anwendung zu bringen.

⁹⁴ SR 221.213.11

5 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen sind mit den internationalen Verpflichtungen kompatibel, insbesondere mit dem Abkommen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung ihrer jeweiligen EHS⁹⁵ sowie zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr⁹⁶.

⁹⁵ SR 0.814.011.268

⁹⁶ SR 0.748.127.192.68