



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU

2. April 2025

Erläuterungen 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	<i>Inlandanteil und sektorielle Richtwerte.....</i>	<i>4</i>
2.2	<i>Massnahmen im Gebäudebereich</i>	<i>4</i>
2.3	<i>Massnahmen im Strassenverkehr.....</i>	<i>5</i>
2.4	<i>Massnahmen im Luftverkehr.....</i>	<i>9</i>
2.5	<i>Massnahmen im Industriesektor</i>	<i>11</i>
2.6	<i>Berichterstattung zu den klimabedingten finanziellen Risiken</i>	<i>13</i>
2.7	<i>Anpassung an den Klimawandel (Förderung).....</i>	<i>14</i>
2.8	<i>Aus- und Weiterbildung und Information (Förderung).....</i>	<i>14</i>
3	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	15
4	Auswirkungen.....	82
4.1	<i>Auswirkungen auf den Bund</i>	<i>82</i>
4.2	<i>Auswirkungen auf die Kantone und die Gemeinden</i>	<i>83</i>
4.3	<i>Auswirkungen auf die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft</i>	<i>84</i>
5	Datenschutz	87
6	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	87

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 16. Oktober 2024⁶ über die Abgeltung und die rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (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 (siehe Röm. Ziff. IV des Erlasses). In diesen Bereichen sind die bestehenden Bestimmungen entweder auf Ende 2024 befristet und/oder der Vollzug bedingt jährlich gleichbleibende Regulierungen.

Mit der Vorlage wird die Motion Wismer «Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können»⁷ und die Motion Gugger «Befreiung von erneuerbaren Gasen von der CO₂-Abgabe»⁸ umgesetzt.

¹ BBI 2022 2651

² BBI 2024 686

³ SR 641.711

⁴ SR 431.841

⁵ SR 641.611

⁶ SR 745.16

⁷ 22.3193 Mo. Wismer. Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.

⁸ 21.4318 Mo. Gugger. Befreiung von erneuerbaren Gasen von der CO₂-Abgabe.

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 notwendigen Zielwert.⁹ 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 (ohne internationalen Luftverkehr), Industrie und Übrige¹⁰ 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 2022¹¹ (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 hydrothormaler 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 die Ausgestaltung der Energie- und Klimapolitik auf kantonaler und nationaler Ebene. Der Aufwand für Kantone

⁹ 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.

¹⁰ Der Sektor Übrige umfasst die Landwirtschaft, den Sektor Abfall (ohne Kehrichtverbrennung) sowie die Emissionen synthetischer Gase.

¹¹ SR 814.310

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 wird in Artikel 104a jedoch ein Mindestbeitrag bei der Bestimmung des Ergänzungsbeitrags eingeführt. 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.¹² Dieses Instrument bezieht sich ausschliesslich auf hydrothermale Ressourcen (Anh. 1.4 Ziff. 2 der Energieförderungsverordnung vom 1. November 2017¹³ [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 Kreislafs 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 Verordnungsrevision 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.

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 -program-

¹² Vgl. auch BBl 2024 1776

¹³ SR 730.03

men 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.

Die internationalen 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 voran¹⁴. An der Klimakonferenz COP29 in Baku konnte mit der Verabschiedung wichtiger Richtlinien zu Methodologien und Senkenprojekten ein Meilenstein in der Umsetzung des Mechanismus erreicht werden¹⁵. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) bereitet den Rahmen für die Anerkennung von registrierten und ausgestellten Einheiten unter dem 6.4 Mechanismus als internationale Bescheinigungen vor. 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 Glasgow¹⁶ und COP27 in Sharm El Sheikh¹⁷ und COP29 in Baku¹⁸ die plurilateralen Regeln zum Prozess sowie die Rechte und Pflichten von Staaten präzisiert. Dies ermöglicht es, flexiblere Kooperationsformen als die bestehenden völkerrechtlichen Vereinbarungen¹⁹ 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 alternativ angetriebene Fahrzeuge 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 ge-

¹⁴ Article 6.4 Supervisory Body. UNFCCC. Verfügbar unter: www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement).

¹⁵ Paris Agreement Crediting Mechanism. Newsletter. UNFCCC (17. November 2024). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Process and meetings > The Paris Agreement > Paris Agreement Crediting Mechanism > A 6.4 News > 17. November 2024.

¹⁶ Decision 2/CMA.3. Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8. März 2022). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

¹⁷ Decision 6/CMA.4. Matters relating to cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: 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 (17. März 2023). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2.

¹⁸ Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement and in decision 2/CMA.3. UNFCCC (23. November 2024). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2024/L.15.

¹⁹ Bilaterale Vereinbarungen Klima. BAFU (2024). Verfügbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Klima > Fachinformationen > Internationales > Bilaterale Vereinbarungen Klima.

genüber den Ausgangswerten gemäss der EU-Regelung eingeführt (Verordnung (EU) 2019/1242²⁰ bzw. Durchführungsbeschluss (EU) 2021/781 der Kommission²¹).

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 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 für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 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 empfohlen²². 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 würde²³ 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 aus den gängigen Systemen verfügbar. Das Beibehalten des Gewichts-faktors, neu mit einem negativen Steigungswert, respektiert den Wortlaut des Gesetzestexts, den Willen des Gesetzgebers sowie die Empfehlungen der EFK betreffend die 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) 2019/1242²⁴ unterstellt. Bei den schweren Fahrzeugen liegt zudem ein Schwerpunkt auf der Definition und der Ermittlung der erforderlichen Emissionsdaten, welche im Rahmen der europäischen Typgenehmigung mit der sogenannten VECTO-Simulationssoftware (vehicle energy consumption calculation tool) ermittelt werden²⁵. Bezüglich der Unterstellung der schweren Fahrzeuge ist zu beachten, dass die

²⁰ 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. Fassung gemäss ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202.

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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.

²⁴ siehe Fussnote 20.

²⁵ 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. ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1.

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 Bundesamt für Energie (BFE) sowie die Möglichkeit der Fahrzeugabtretung zwischen Importeuren. Eine neue Ausnahme vom Geltungsbereich wird geschaffen für Fahrzeuge aller Kategorien 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. Grossimporteure erhalten eine rechnerische Erleichterung, wenn sie vorgegebene Schwellenwerte für den Flottenanteil von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen übertreffen. Zudem wird das Verfahren zur Anrechnung von Verminderungen der CO₂-Emissionen durch den Einsatz von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen an Neuwagenflotten 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.

Exkurs: Umsetzung der Empfehlungen der EFK

Die EFK hat in ihrem Evaluationsbericht zur Wirksamkeit der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen vier Empfehlungen abgegeben.²⁶ Im Folgenden wird dargelegt, inwiefern diese aus Sicht BFE in der vorliegenden Revision umgesetzt werden. Das Empfehlungscontrolling durch die EFK ist ausstehend.

Empfehlung 1: Von einer erneuten Einführung von Übergangserleichterungen wie Phasing-In und Supercredits soll abgesehen werden.

Die Empfehlung wird im Kontext der aktuellen Herausforderungen bei der Marktentwicklung der Elektromobilität nicht umgesetzt: Analog zur entsprechenden Regelung in der EU werden unter Berücksichtigung der Schweizer Marktgegebenheiten Schwellenwerte für den Anteil emissionsarmer Fahrzeuge definiert, bei deren Übererfüllung die Importeure eine rechnerische Erleichterung für die Erreichung ihrer Zielvorgabe erhalten. Die Erleichterungen ab 2025 werden über eine kürzere Dauer als in der EU gewährt. Bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sind Erleichterungen im Jahr 2030 vorgesehen, welche in der EU nicht gewährt werden.

Empfehlung 2: Elektro- und Hybridfahrzeuge sollen aus der Berechnung des Durchschnittsgewichts einer Flotte (im Rahmen der Berechnung der individuellen Zielvorgabe) ausgenommen werden, da ihr hohes Gewicht zu einer einfacher zu erreichenden Zielvorgabe führt.

Die Empfehlung wird umgesetzt für Personenwagen: Analog zur EU-Regelung wird für Personenwagen ab 2025 eine negative Gewichtsabhängigkeit, also ein faktischer Gewichts-Malus, festgelegt. Elektro- und Hybridfahrzeuge werden weiterhin bei der Berechnung des Durchschnittsgewichts berücksichtigt, dies führt aber nicht mehr zu einer Lockerung der Zielvorgabe. Bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern spielen elektrische Fahrzeuge noch eine deutlich kleinere Rolle.

Empfehlung 3: Die Berechnungsgrundlage soll so angepasst werden, dass das über die Jahre steigende Referenzgewicht nicht zu einer realen Erhöhung der individuellen Zielvorgaben führt.

Die Empfehlung wird umgesetzt durch die Einführung eines negativen Gewichtungsfaktors für Personenwagen, vgl. die Ausführungen zu Empfehlung 2.

Empfehlung 4: Konkrete Schwellenwerte für die Abweichung von Test- und Realbetrieb sollen vorgesehen werden. Ausserdem sollen Massnahmen ab besagter Überschreitung und entsprechende Kontrollmechanismen eingeführt werden.

²⁶ 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.

Die Empfehlung wird im Moment noch nicht umgesetzt, 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.²⁷ 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.

2.3.4 Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr

Das Gesetz sieht im öffentlichen Verkehr für die Umstellung von Dieselmotoren und Schiffen auf fossilfrei angetriebene Fahrzeuge Fördermittel vor. Die Förderung erfolgt gemäss Artikel 41a des CO₂-Gesetzes aus den allgemeinen Bundesmitteln.²⁸ Der Bund beteiligt sich daher zeitlich befristet bis Ende 2030 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 nicht in die Klimaziele eingerechnet. Die Reduktion dieser

²⁷ Vgl. auch BBl 2024 1777

²⁸ Vgl. auch BBl 2024 1775

Emissionen ist jedoch durchaus im Einklang mit dem KIG, welches die Emissionen der internationalen Luftfahrt in das Netto-Null-Ziel der Schweiz einbezieht. Mit der Revision des CO₂-Gesetzes wird das EHS für Luftfahrzeugbetreiber gleichwertig zu jenem der EU weiterentwickelt. Hinzu kommt die Pflicht zur Bereitstellung und Beimischung von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen (kurz: Beimischpflicht) und eine Förderung von Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr. 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. 2023/2405²⁹, welche EU-weit und umfassend den Einsatz von erneuerbaren Flugtreibstoffen regelt. Deren Übernahme in dieses Abkommen ermöglicht eine zeitnahe Harmonisierung und verhindert allfällige Wettbewerbsnachteile für die betroffenen Luftfahrzeugbetreiber, die Flughäfen und die 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 (bisherige 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 1948³⁰ (LFG) können zudem auch zweckgebundene Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr sowie allgemeine Bundesmittel eingesetzt werden.³¹ Hierfür wird ab 2025 die neue Spezialfinanzierung Umweltschutzmassnahmen Luftverkehr etabliert und die Bereiche Safety und Security der bisherigen Spezialfinanzierung Luftverkehr als Spezialfinanzierung Sicherheitsmassnahmen Luftverkehr weitergeführt. 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

²⁹ 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), Fassung gemäss Abl. L 2023/2405, 31.10.2023.

³⁰ SR 748.0, vgl. BBI 2024 686

³¹ BBI 2024 1777

grösste Potenzial zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr zukommt.³² Vorgesehen ist eine gemeinsame Umsetzung der drei Förderartikel mit einem neu zu schaffenden «Förderprogramm Luftfahrt und Klima». Die Prozesse der bisherigen Spezialfinanzierung Luftverkehr zur Förderung von Umweltmassnahmen, welche nicht die Reduktion von Treibhausgasemissionen betreffen, bleiben unverändert bestehen.

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 klimawirksamen 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 erfolgt nach den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen.

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 Herkunftsnachweissystem für Brenn- und Treibstoffe (HKN-System) ausgerichtet. Das HKN-System dient dem Vollzug der klima- und energiepolitischen Instrumente (auch jene der anderen Sektoren). Im HKN-System 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 37b 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 allgemeinen Bundeshaushalt zugeführt werden, sondern zweckgebunden unter anderem für die Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS zur Verfügung stehen.³³ 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 Schwei-

³² 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.

³³ Vgl. auch BBl 2024 1778

zer 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 Gesuchstellern 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. 96b ff der CO₂-Verordnung zu fossil-thermischen Kraftwerken und Art. 98b 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).

Wie bis anhin wird der Aufwand der Bundesverwaltung für den Vollzug der CO₂-Gesetzgebung aus der CO₂-Abgabe entschädigt. Die Vollzugsentschädigung wird in der Verordnung in Artikel 132 neu auf maximal 23,4 Millionen Franken und nicht mehr wie bis anhin als Prozentsatz der laufenden Einnahmen festgelegt. Die für die Vollzugsentschädigung massgeblichen Vollzugsausgaben werden einmal im Jahr auf die Erarbeitung des Voranschlags des Bundes hin erhoben und entsprechend im Voranschlag und Finanzplan sowie in der Rechnung bei den laufenden Einnahmen in Abzug gebracht (vgl. Finanzposition 606 BAZG/E110.0119 CO₂-Abgabe auf Brennstoffen).

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. 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 2016³⁴ (EnG) ist eine Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung. Betreiber von Anlagen, die mindestens 200 Tonnen CO₂eq ausstossen, können sich zu einem Treibhausgaseffizienzziel 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 wird ein Mindestwert für die Zielfestsetzung festgelegt, um die Wirkung der Verminderungsverpflichtung zu erhöhen. Neu ist gemäss dem Gesetz auch 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.

³⁴ SR 730.0

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.³⁵ 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 Wismer³⁶. Bisher profitierten nur stromproduzierende Biogasanlagen von einer Förderung im Rahmen des Netzzuschlagsfonds. Mit dem neuen Instrument wird ein besserer Investitionsanreiz für Anlagen, die netzfähiges Biogas – sprich Biomethan – produzieren, erreicht.

Andere Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen sind von der Förderung über die CO₂-Verordnung zurzeit ausgeschlossen. Der Bundesrat sieht beim Biomethan die grösste Notwendigkeit der Förderung.

Die Anforderungen an die Anlagen werden bewusst tief gehalten. Bei stärker geförderten Anlagen sollte Biomethan nicht für die Erzeugung von Raumwärme, Warmwasser oder für die Erfüllung von Verminderungsverpflichtungen genutzt werden dürfen.

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

2.5.7 Förderung Solarthermie

Während Solarthermieranlagen 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.³⁷ Gefördert werden Anlagen ab einer Mindestgrösse von 20 kW thermische Nennleistung, bei welchen die Verwendung der Wärme für Prozesse oder Dienstleistungen im Vordergrund stehen. Zwecks Vermeidung einer Doppelförderung wird festgehalten, dass Emissionsvermindierungen 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.

³⁵ Vgl. auch BBI 2024 1776

³⁶ 22.3193 Mo Wismer. Biogasanlagen sollen ihr Gas als Biomethan verkaufen können.

³⁷ Vgl. auch BBI 2024 1776

2.7 Anpassung an den Klimawandel (Förderung)

Mit Artikel 37*b* 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 zweckgebundenen Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Anlagen sowie Erlöse aus Sanktionen.³⁸ Im Vordergrund stehen unter anderem die Beeinträchtigung der Gesundheit durch die zunehmende Hitzebelastung, Personen- und Sachschäden durch zunehmende Naturgefahren oder Ernteaufschläge 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. Bereits über Programmvereinbarungen im Umweltbereich geförderte Massnahmen können nicht von der neuen Förderung profitieren.

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. 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.

³⁸ Vgl. auch BBI 2024 1778

3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Begriffe

Art. 2 Bst. f

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 Glasgow³⁹ und COP27 in Sharm El Sheikh⁴⁰ 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.

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 mindestens 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 (ohne internationalen Luftverkehr), 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 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.

³⁹ Decision 2/CMA.3. Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8. März 2022). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

⁴⁰ Decision 6/CMA.4. Matters relating to cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: 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 (17. März 2023). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2.

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.

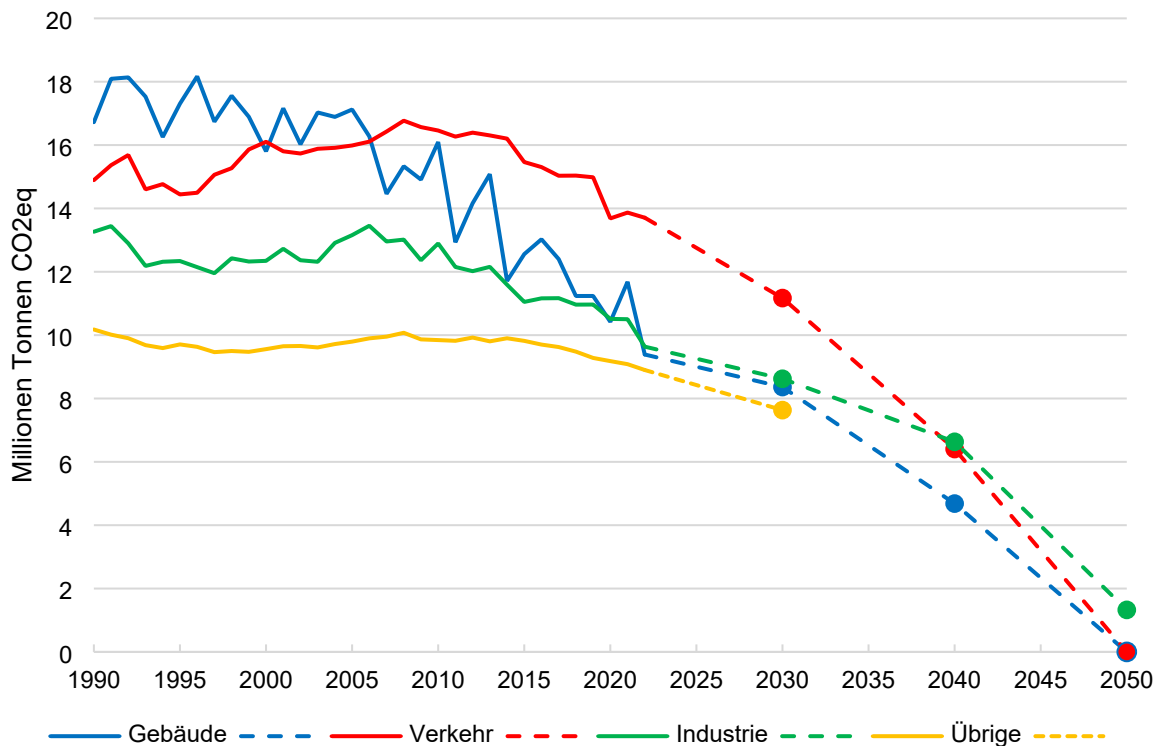


Abbildung 1: Emissionsentwicklung und Richtwerte je Sektor

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 Emissionsverminderungen 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 Einleitungssatz (Betrifft nur den französischen Text), 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.

Die nachhaltige Entwicklung berücksichtigt drei Dimensionen: ökologische Verantwortung, gesellschaftliche Solidarität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeiten⁴¹. Damit Kompensationsprogramme im Ausland bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beitragen, müssen die Erlöse aus den internationalen

⁴¹ Vgl. Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030. ARE. Verfügbar unter: www.are.admin.ch > Nachhaltige Entwicklung > Strategie und Berichterstattung > Strategie Nachhaltige Entwicklung.

Bescheinigungen mehrheitlich dafür genutzt werden, die Wertschöpfung im Partnerstaat zu steigern. Zur Erfüllung dieser Vorgabe können die Programmeigner z.B. Partnerschaften mit Organisationen oder Unternehmen im Partnerstaat eingehen, Dienstleistungen vor Ort beziehen oder die Verfügbarkeit solcher Dienstleistungen vor Ort mitaufbauen bzw. die involvierte Bevölkerung ausbilden oder ihr Arbeitsplätze anbieten. Ausserdem muss die involvierte Bevölkerung angemessen am Gewinn beteiligt werden, falls Kompensationsprogramme im Ausland für den Programmeigner durch den Verkauf der Bescheinigungen und nach Abzug der Programmkosten in einem Gewinn resultieren. Der Nachweis ist während des Monitorings durch Belege zu erbringen. Gegebenenfalls müssen auch die Preise der internationalen Bescheinigungen dafür offengelegt werden. Der Erfolg gewisser Aktivitäten wie z.B. der Einsatz von effizienten Kochöfen oder Biogas-Anlagen hängen dabei tatsächlich von der Mitwirkung der lokalen Bevölkerung ab. Für die lokale Bevölkerung kann es schwierig sein einzuschätzen, ob der monetäre Vorteil, den sie durch die Teilnahme am Kompensationsprojekt erhält, im Vergleich zum tatsächlichen Betrag, der durch den Verkauf der entsprechenden Bescheinigungen erzielt wird, angemessen ist. Es liegt im Ermessen des Programmentwicklers, wie er die Gewinne aus dem Programm an die lokale Bevölkerung weitergibt (z. B. über eine regelmässige Einzahlung in einen gemeinnützigen lokalen Fonds). In jedem Fall ist jedoch zu zeigen, dass der Grossteil der Wertschöpfung aus dem Projekt im Partnerstaat erfolgt. Für jede der dafür geplanten Massnahmen muss der Gesuchsteller in der Projektbeschreibung die akzeptierten Nachweise auflisten, um zu zeigen, dass die Massnahmen tatsächlich umgesetzt wurden. Der Grad der Umsetzung wird in den Monitoringberichten überprüft.

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 wissenschaftliches Modell verwendet werden, sofern dieses anhand von Messungen auch während des Monitorings 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. Nicht direkt mit der neuen Regelung der Messung verbunden, aber dennoch hinsichtlich der Quantifizierbarkeit relevant ist die Frage der «unterdrückten Nachfrage». Projekte, die einen Grossteil der Emissionsverminderungen auf Grund von unterdrückter Nachfrage generieren, gelten als nicht ausreichend quantifizierbar. Das Konzept der unterdrückten Nachfrage stammt aus dem Clean Development Mechanism,⁴² 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 Treibhausgaseffizienzziel 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 verzichten 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 ur-

⁴² Clean Development Mechanism Methodology Booklet. United Nations Framework Convention on Climate Change (2016). Eighth Edition. Abrufbar unter: www.cdm.unfccc.int > Methodologies > Documentation.

sprünglich 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 einen die Kriterien für die Aufnahme in ein Programm präzise definieren und zum anderen die Registrierungskosten senken. Ein Programm kann jedoch mehrere Technologien enthalten, sofern sie voneinander abhängig und für die Umsetzung des Programms notwendig sind (z. B. ein Programm, welches den Austausch und das Recycling von Kältemitteln umfasst. Das Recycling kann nicht stattfinden, ohne dass das Kältemittel ausgetauscht wird). In diesem Fall müssen alle Technologien in der Beschreibung des Programms genannt und detailliert beschrieben werden. Dies beinhaltet auch ausführliche Aufnahmeformulare, klare Strukturierung des Monitoringkonzepts, etc. Es wird nun zudem klargestellt, dass alle Projekte in einem Programm innerhalb eines Landes liegen müssen (Abs. 1 Bst. e). Dies ist neben dem Territorialprinzip für Treibhausgasinventare und das „corresponding adjustment“ auch deshalb notwendig, weil mit jedem Partnerstaat einzeln über die Projekte koordiniert entschieden werden muss.

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 Einleitungsteil (Betrifft nur den italienischen Text) und 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 Ge-

samtheit 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 Treibhausgaseffizienzziels oder des Massnahmenziels bei. Bei der Prüfung der Zieleinhaltung des Treibhausgaseffizienzziels 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 beantragten 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. 10 Abs. 6^{bis}

An der Klimakonferenz COP26 in Glasgow wurde entschieden, dass für Aktivitäten unter Artikel 6 Absatz 2 des Übereinkommens von Paris dringend empfohlen wird, 2 Prozent der internationalen Bescheinigungen ohne Anrechnung an ein nationales Ziel stillzulegen⁴³. Diese Empfehlung soll in nationales Recht übersetzt werden. Mit Artikel 10 Absatz 6^{bis} soll die Stilllegung von 2 Prozent für alle internationalen Bescheinigungen gelten, die durch das BAFU ausgestellt werden. Diese stellen somit einen Nutzen für das globale Klima dar, welcher von keinem privaten oder öffentlichen Akteur angerechnet wird. Das BAFU legt nach Absprache mit dem Partnerstaat 2 Prozent der Bescheinigungen still, d.h. sie werden dem Empfänger in der Schweiz nicht auf dessen Konto im Emissionshandelsregister ausgestellt. und die Schweiz verzichtet auf eine Anrechnung dieser Mengen an ihr Reduktionsziel. Für den Fall, dass der Partnerstaat bereits einen Anteil stillgelegt hat, wird die Schweiz den Rest – bis zur Einhaltung der 2 Prozent – stilllegen.

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)⁴⁴ 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 Body⁴⁵, im Einklang mit den geltenden Regeln, Modalitäten und Prozessen für den Mechanismus unter Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens von Paris.⁴⁶ Es soll keinen Automatismus zur Anerkennung von Emissionsverminderungen aus Artikel 6 Absatz 4 geben. Das Ziel ist je-

⁴³ Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions. UNFCCC (16. September 2022). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions.

⁴⁴ Paris Agreement Crediting Mechanism. UNFCCC. Verfügbar unter: www.unfccc.int > Process and meetings > The Paris Agreement > Paris Agreement Crediting Mechanism.

⁴⁵ Article 6.4 Supervisory Body. UNFCCC. Verfügbar unter: www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement).

⁴⁶ Decision 3/CMA.3. Rules, modalities and procedures for the mechanism established by Article 6, paragraph 4, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8. März 2022). Verfügbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Suchbegriff: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

doch, 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 mit Sitz in der Schweiz 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 sind bei der Berechnung ebenfalls zu berücksichtigen. Die zusätzlichen klimawirksamen Effekte entstehen primär ab Flughöhen von rund 8 Kilometer über 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 Wissensstand zur Klimawirkung der globalen Luftverkehrsemissionen im Faktenblatt "Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima" zusammengetragen⁴⁷. 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. Auf Verlangen des BAFU, ist die angewendete Berechnungsmethode vorzulegen (Abs. 3 und 4).

Wird ein Emissionsrechner oder ein Umweltkennzeichnungssystem wie das EU Flight Emissions Label für die Berechnung verwendet, bei welchem die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht berücksichtigt werden, muss auf dem Flugangebot ausgewiesen werden, dass nur die CO₂-Emissionen angegeben sind und deshalb die gesamte Klimawirkung deutlich höher ausfallen kann (Abs. 5).

⁴⁷ Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima. D Neu U (2021). In: Swiss Academies Communications 16 (3).

Das BAFU kann unter Einbezug des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Liste von Emissionsrechnern oder Umweltkennzeichnungssystemen, welche den Anforderungen entsprechen, im Internet publizieren.

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 Wärmeerzeugungsanlage 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. Die Quellenangabe im Merkmalskatalog wird entsprechend angepasst. Wichtig für die Abschätzung der Lebensdauer der Wärmeerzeugungsanlagen ist zudem das Jahr der Inbetriebnahme des Heizungersatzes (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.

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 1995⁴⁸ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) sowie «Sattelschlepper» nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS mit einer Achskonfiguration von 4 mal 2 und einem Gesamtgewicht von mehr als 16 Tonnen oder mit einer Achskonfiguration von 6 mal 2 (Abs. 1 Bst. a und b). Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist der Zustand als Basisfahrzeug massgebend (Abs. 2), da sich die Zertifizierung nach dem Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) gemäss der Verordnung (EU) 2017/2400 darauf bezieht.

Absatz 3 regelt, wann ein schweres Fahrzeug von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen ist:

- Kehrriichtabfuhrfahrzeuge gelten in der Schweiz als Transportmotorwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS und namentlich nicht als Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 VTS. Transportmotorwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS fallen grundsätzlich in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Art. 17c^{bis} Abs. 1), Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 VTS hingegen nicht. In der EU gelten Kehrriichtabfuhrfahrzeuge als von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommene Arbeitsfahrzeuge (Verordnung [EU] 2019/1242). Wie in der EU sollen Kehrriichtabfuhrfahrzeuge auch hierzulande nicht den CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt werden. Sie werden durch die Karosserieformen 150 und 355 gemäss dem Anhang IV/d zu den Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte des ASTRA identifiziert.
- Ausnahmefahrzeuge nach Artikel 25 VTS werden durch die Fahrzeugart 50 bzw. durch Kontrollschilder mit hellbraunem Grund und schwarzer Schrift identifiziert.
- Schwere Fahrzeuge mit Armeekennzeichen gemäss Artikel 4 Buchstabe a VMSV, welche für die Truppe bestimmt sind, sind ebenfalls vom Geltungsbereich ausgenommen. Militärfahrzeuge für weitere Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt.
- Ebenfalls vom Geltungsbereich ausgenommen sind Fahrzeuge, die vor Juli 2019 verzollt 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 Juli 2019 durchlaufen müssen. Es ist davon auszugehen, dass es sich aufgrund des grossen Zeitraums zwischen Verzollung und Inverkehrsetzen und aufgrund

⁴⁸ SR 741.41

der Definition des erstmaligen Inverkehrsetzens (Art. 17d) um eine sehr kleine Anzahl Fahrzeuge handelt, die gestützt auf diese Bestimmung im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften nicht berücksichtigt werden (Abs. 2).

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 gilt neu auch für die Fahrzeugkategorie der schweren Fahrzeuge. Auch bei diesen gilt in erster Linie 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 Übereinstimmungsbescheini-

gung 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. Zudem wird der Begriff WLTP (weltweit harmonisiertes Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge) neu in Artikel 25 eingeführt, weil Art. 17f, der den Begriff bisher einführte, aufgehoben wird.

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. Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist der Zustand als Basisfahrzeug massgebend, da sich die VECTO-Zertifizierung gemäss der Verordnung (EU) 2017/2400 darauf bezieht. 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 Verminderungen der CO₂-Emissionen 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. Neu wird das Ergebnis arithmetisch auf einen Hundertstel (bisher: auf einen Zehntel) Gramm CO₂/km gerundet. Auch bei schweren Fahrzeugen wird von den CO₂-Emissionen der biogene Anteil 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 Verminderung der CO₂-Emissionen 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-System 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, ist 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 des Jahrs der Anrechnung zu erfassen. Herkunftsnachweise dürfen gemäss Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 20. November 2024 über den Herkunftsnachweis für Brenn- und Treibstoffe (VHBT)⁴⁹ 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 1983⁵⁰ (USG), bzw. die Detailbestimmungen gemäss der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren sowie emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)⁵¹, insbesondere was die Erneuerbarkeit, die 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 Verminderung der CO₂-Emissionen 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

⁴⁹ SR 730.010.2

⁵⁰ SR 814.01

⁵¹ Die IVTB wird im Rahmen dieser Vorlage neu geschaffen. Siehe separater Erlass und separate Erläuterungen.

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 emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen

Weil die Zielwerte per 2025 und per 2030 neu eingeführt bzw. verschärft werden, soll den Grossimporteuren 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 von emissionsarmen und emissionsfreien Personenwagen sowie Lieferwagen und leichten Sattelschleppern (Abs. 1) bzw. an den Anteil von emissionsfreien schweren Fahrzeugen (Abs. 2) in der Neuwagenflotte geknüpft und soll somit einen zusätzlichen Anreiz setzen, vermehrt Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen in Verkehr zu setzen. Analog zur entsprechenden Regelung in der EU werden unter Berücksichtigung der Schweizer Marktgegebenheiten Schwellenwerte für den Anteil solcher Fahrzeuge definiert. Überschreitet der Anteil dieser Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs diesen Schwellenwert, werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte rechnerisch um die Überschreitung in Prozent vermindert, wobei die Verminderung auf einen maximalen Prozentsatz beschränkt ist (Abs. 3). Das Verfehlen der Schwellenwerte hat keine Konsequenz. Emissionsarme Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden für die Erreichung des Schwellenwerts analog zur EU-Regelung gemäss ihrem CO₂-Ausstoss gewichtet. Als emissionsarm gelten Personenwagen mit einem CO₂-Ausstoss von bis zu rund 71 g CO₂/km sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit einem CO₂-Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km. Bei den schweren Fahrzeugen werden aufgrund fehlender Praxisrelevanz nur emissionsfreie Fahrzeuge berücksichtigt.

5. Abschnitt: Berechnung der CO₂-Emissionen und der individuellen Zielvorgabe sowie 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 Verminderungen und 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 seiner Neuwagenflotte 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 einge-rechnet. 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. Neu wird

eine Überschreitung der individuellen Zielvorgabe bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattel-schleppern auf einen Hundertstel abgerundet.

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. Rückerstattungs zinsen werden als Vollzugsaufwand 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 steht neu allen Betreibern von Anlagen mit einer installierten Gesamtfeuerungs wärmeleistung von mindestens 10 MW offen. 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 wird neu bis auf 5 Prozent begrenzt, 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 EU⁵² 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.⁵³ 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 in mineralischen Karbonaten, die in Bauprodukten verwendet werden, chemisch gebundenes CO₂, wenn die Anforderungen gemäss Anhang 19 erfüllt sind (Bst. a). Damit für in Produkten chemisch gebundenes CO₂ keine Emissionsrechte abgegeben werden müssen, darf dieses weder beim Gebrauch, noch im Rahmen der Entsorgung des Produkts in die Atmosphäre gelangen können. Die Einschränkung auf mineralische Karbonate, die in Bauprodukten verwendet werden, stellt dies sicher und orientiert sich an den aktuellen Regelungen in der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2024/2620)⁵⁴. 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.

⁵² 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, vom 29.2.2024.

⁵³ 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.

⁵⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2024/2620 der Kommission vom 30. Juli 2024 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Voraussetzungen dafür, dass Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden angesehen werden, Fassung gemäss ABl. L, 2024/2620, vom 4.10.2024

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 bestimmte öffentlich-rechtliche Tätigkeiten 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 ist hingegen weiterhin keine Befreiung möglich. 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), über eine UID-Nummer verfügt (Bst. b) und die Tätigkeit in Konkurrenz zu anderen Marktteilnehmern erbracht wird (Bst. c). Mit dem letzten Kriterium erfolgt auch die Abgrenzung zur öffentlich-rechtlichen Tätigkeit. Die Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch oder für ein Gemeinwesen steht nicht in einer solchen Konkurrenz und unterliegt deshalb auch dem öffentlichen Beschaffungsrecht wie beispielsweise dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2019⁵⁵ über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) oder der Interkantonalen Vereinbarung vom 25. November 1994/15. März 2001⁵⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB). Eine Verminderungsverpflichtung für die Erfüllung öffentlicher Aufgaben ist mit Ausnahme von öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten gemäss Absatz 4 daher nicht möglich. 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).

Absatz 4 nennt die vom Gemeinwesen erbrachten Tätigkeiten, für die eine Verminderungsverpflichtung möglich ist. Die genannten öffentlich-rechtlichen Tätigkeiten können auch im Auftrag des Gemeinwesens erbracht werden. 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).

Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung erhalten gemäss Artikel 104 Absatz 2 Buchstabe a keine Fördergelder aus dem Gebäudeprogramm. Im Umkehrschluss können Betreiber, deren Massnahmen durch das Gebäudeprogramm finanziert wurden, für das entsprechende Jahr keine Verminderungsverpflichtung eingehen (Abs. 5). Da die CO₂-Verordnung 2025 rückwirkend in Kraft tritt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Gesuche um Festlegung einer Verminderungsverpflichtung gestellt werden, obwohl bei den Kantonen bereits Gesuche für das Gebäudeprogramm für das gleiche Jahr eingereicht wurden. Der Betreiber muss in diesem Fall eines der Gesuche zurückziehen. Im Falle, dass durch das Gebäudeprogramm bereits eine Auszahlung erfolgt ist, lehnt das BAFU das Gesuch um Verminderungsverpflichtung für das betreffende Jahr ab.

⁵⁵ SR 172.056.1

⁵⁶ SR 172.056.5 Für Betreiber von Anlagen aus Kantonen, welche der IVöB nicht beigetreten sind, gelten die Regulierungen bzgl. Abgrenzung der wirtschaftlichen Tätigkeiten zu öffentlichen Aufgaben sinngemäss.

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 2.25 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 2.25 Prozent, so wird der höhere Wert für die Verminderungsverpflichtung verfügt. Der Wert von 2.25 Prozent leitet sich vom Mittelwert vom Sektorziel der gesamten Industrie gemäss Artikel 4 KIG ab. Für das Erreichen des Zwischenziels 2040 ist eine jährliche Reduktion ab 2025 von mindestens 1.95 Prozent notwendig. Für Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung, die im Dekarbonisierungsplan aufzeigen müssen, wie sie ihre Treibhausgasemissionen bis 2040 massgeblich reduzieren (vgl. Art. 31a CO₂-Gesetz), und die als Gegenleistung für die Reduktion die CO₂-Abgabe zurückerstattet erhalten, ist der Zwischenzielwert 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 inländischen oder 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 Dekarbonisierungsmassnahmen erst nach 2040 umgesetzt werden. Das Treibhausgas-effizienzziel muss nicht jährlich, sondern über die Dauer der Zeitspannen im Jahr 2030 oder im Jahr 2040 eingehalten werden.

Für die Verminderungsverpflichtung mit Massnahmenziel gilt als Mindestanforderung eine Massnahmenwirkung, die jährlich 2.25 Prozent der Treibhausgasemissionen des Ausgangswerts der Zielvereinbarung beträgt. Auch das Massnahmenziel muss nicht jährlich, sondern über die Dauer der Zeitspannen im Jahr 2030 oder im Jahr 2040 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 2.25 Prozent leitet sich analog dem Treibhausgas-effizienzziel ab (Bst. b).

Eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 Absatz 2 Energiegesetz ist eine zwingende Voraussetzung für den Abschluss einer Verminderungsverpflichtung, unabhängig davon, ob das Treibhausgas-effizienzziel oder Massnahmenziel der Verminderungsverpflichtung mit dem Mindestwert von 2.25 Prozent oder mit einem höheren Zielwert aus der Zielvereinbarung verfügt wird. Die Zielvereinbarungen können für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe und des Netzzuschlags, sowie für die Erfüllung kantonaler Vorschriften eingesetzt werden.

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. Wird die Verminderungsverpflichtung anhand des Mindestwerts von 2.25 Prozent festgelegt, sind als Ausgangswert nur die Treibhausgasemissionen der fossilen Regelbrennstoffe relevant. Für geogene CO₂-Prozessemissionen oder Emissionen aus der Nutzung fossiler Abfallbrennstoffe gelten die Mindestwerte nach Absatz 1 nicht (Abs. 2).

Teil der Verminderungsverpflichtung können auch Massnahmen sein, die CO₂ das aus den Anlagen des Betreibers mit einer Verminderungsverpflichtung stammt, abscheiden, dauerhaft im Untergrund speichern oder in mineralischen Karbonaten, die in Bauprodukten verwendet werden, 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 Einschränkung auf mineralische Karbonate, die in Bauprodukten verwendet werden, stellt dies sicher und orientiert sich an den Regelungen im EHS. Die geologische Speicherung ist auch in einer genehmigten Speicherstätte in Vertragsstaaten des EWR möglich (Abs. 3).

Nach Absatz 4 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 Richtlinie⁵⁷ 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 Mehrwertsteuer.⁵⁸ 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 200 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 200 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 möglich, wenn ein Unternehmen als Betreiber an verschiedenen Standorten Anlagen betreibt oder wenn verschiedene Unternehmen ihre Anlagen als Gemeinschaft zusammenschliessen. 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 Artikel 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).

Gemäss Energiegesetzgebung wird in der Regel pro Unternehmen eine Zielvereinbarung erstellt.⁵⁹ Wird eine Gemeinschaft für eine Verminderungsverpflichtung durch mehrere Unternehmen gebildet, werden deren jeweiligen Zielvereinbarungen zu einer übergeordneten Zielvereinbarung zusammengefasst, welche alle Standorte der Verminderungsverpflichtung abbildet. Der geografische Perimeter der Zielvereinbarung bzw. der zusammengefassten Zielvereinbarung muss dem Perimeter der Verminderungsverpflichtung entsprechen. Im Rahmen des Gesuchs ist daher sicherzustellen, dass in der Zielvereinbarung

⁵⁷ 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.

⁵⁸ Zielvereinbarung mit dem Bund zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO₂-Emissionen, Richtlinie Stand 1. Juni 2022, Kapitel 5.4 Wirtschaftlichkeitsberechnung; Link: [Hilfsmittel \(admin.ch\)](http://Hilfsmittel(admin.ch))

⁵⁹ Eine Ausnahme besteht für Standorte, die am Emissionshandelssystem (EHS) teilnehmen und in der Zielvereinbarung den EHS-Standort abbilden.

für jeden Standort das individuelle Potential abgebildet ist und die Massnahmen hergeleitet werden. Die Grösse der Gemeinschaft für eine gemeinsame 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. Eine Obergrenze für die Anzahl Standorte, die sich zu einer Gemeinschaft zusammenschliessen können, ist der Qualitätssicherung und der Wirksamkeit dieses Instruments somit förderlich (Abs. 2). Das BAFU kann Ausnahmen von der Obergrenze gewähren, wenn die Standorte zentral verwaltet werden. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn alle Standorte einem Unternehmen angehören oder die Standorte durch eine Genossenschaft verwaltet werden.

Der Dekarbonisierungsplan muss alle Standorte der Verminderungsverpflichtung abdecken. Wurden mehrere individuelle Dekarbonisierungspläne erstellt, können diese bei der Einreichung zusammengefasst werden. Dazu sind die zentralen Angaben in einem vom BAFU zur Verfügung gestellten Formular zu erfassen (Abs. 3).

Die Emissionsgemeinschaft muss sodann eine Vertretung bezeichnen. Diese ist die Ansprechperson für das BAFU und reicht das Gesuch sowie den Monitoringbericht ein (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 Betreiber von Anlagen einer Gemeinschaft für eine Verminderungsverpflichtung (Bst. b). Die Standorte werden in der Verfügung aufgelistet, damit das BAZG die CO₂-Abgabe zurückerstatten kann.
- Namen und Kontaktangaben der zuständigen Personen beim Betreiber der Anlagen sowie der Energieberaterin oder dem Energieberater (Bst. c).
- Angaben über die wirtschaftliche oder öffentlich-rechtliche Tätigkeit, bspw. darüber, ob der Betreiber der Anlagen dem öffentlichen Beschaffungsrecht unterstellt ist. Bei Gemeinschaften für eine Verminderungsverpflichtung sind die Angaben für alle eingeschlossenen Anlagen zu machen (Bst. d).
- 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, für eine Verminderungsverpflichtung ab 2025 gilt Artikel 146ab (Bst. e).
- Eine Analyse des Verminderungspotentials gemäss BFE Richtlinie⁶⁰ (Bst. f).

⁶⁰ 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.

- Die EGID-Nummern und UID-Nummern aller in der Verminderungsverpflichtung eingeschlossenen Anlagen (Bst. g und h) für den Ausschluss vom Gebäudeprogramm und zur Information über die wirtschaftliche Tätigkeit.
- Die AHV-Ausgleichskassen und alle AHV-Abrechnungsnummern (Bst. i) 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. j).
- Eine aktuelle Zielvereinbarung einschliesslich dem angestrebten Treibhausgaseffizienzziel oder Massnahmenziel (Bst. k).

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 f und k (Analyse des Verminderungspotentials und die Zielvereinbarung) angemessen zu verlängern (Abs. 5).

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 1968⁶¹ (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. Das BFE leitet die Monitoringberichte ans BAFU weiter (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 Treibhausgaseffizienzziel die Entwicklung der Treibhausgaseffizienz (Bst. c). Zur Plausibilisierung der effektiven Emissionen und der Rückerstattung der CO₂-Abgabe ist die Entwicklung der Produktionsindikatoren (Bst. d) und eine Warenbuchhaltung der eingesetzten Brennstoffe einzureichen (Bst. e). Treten Abweichungen zu den Zielwerten der Zielvereinbarung bzw. der Verminderungsverpflichtung auf, sind diese zu begründen und allfällige Korrekturmassnahmen zu beschreiben (Bst. f). Massnahmen, die durch den Bund gefördert werden, tragen nicht zur Einhaltung der Verminderungsverpflichtung bei und sind deshalb im Monitoring als spezielle Massnahmen gemäss der BFE Richtlinie⁶² separat auszuweisen. Dies gilt aktuell für Massnahmen, für die Bescheinigungen ausgestellt oder für die Finanzhilfen nach Artikel 6 KIG gesprochen wurden, sowie für Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme, die eine Förderung nach Artikel 113e erhalten (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

⁶¹ SR 172.021

⁶² 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.

sind im Monitoringbericht die Daten nach den Buchstaben a, b, d, e und g für alle Standorte einzeln anzugeben.

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-System dem Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung zugeordnet wurde. Zudem muss die Menge der eingekauften erneuerbaren Brennstoffe auf den Rechnungen ausgewiesen sein. Ist das nicht der Fall, ist eine Anrechnung nicht möglich, selbst wenn ein HKN 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 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, so dass der Betreiber Instrumente, die er bereits zur Planung der Dekarbonisierung verwendet, nutzen kann. Einzuhalten sind folgende Mindestanforderungen nach Absatz 1: 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. Betreiber, die von geogenen Emissionen oder Emissionen aus der Abfallverbrennung betroffen sind, werden ermutigt, diese in ihre Dekarbonisierungspläne einzubeziehen, z. B. durch eigene Reduktionsziele und Massnahmenplan. Die Betreiber können freiwillig andere 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 im Rahmen der Zielvereinbarung durchgeführte Potenzialanalyse kann als Grundlage für die Erstellung der Massnahmenliste des Dekarbonisierungsplans dienen. Diese kann alle relevanten Massnahmen enthalten, die in die Verminderungsverpflichtung integriert sind. Je nach Zielvorgabe sollte der Massnahmenplan über die Verminderungsverpflichtung hinausgehen und zusätzliche Massnahmen vorsehen. 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 Kosten-schätzung 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 3 der Klimaschutz-Verordnung vom 27. November 2024⁶³ (KIV) können grundsätzlich als Dekarbonisierungspläne verwendet werden, da der Emissionsumfang und die zeitliche Dauer weiter gefasst sind als die Mindestanforderungen der Dekarbonisierungs-

⁶³ SR 814.310.1

pläne. Die Betreiber müssen sich jedoch an die spezifischen Anforderungen halten, insbesondere an den Perimeter und das Format der Datenlieferung. Die über das BAFU-Formular übermittelten Daten beinhalten nur die Standorte innerhalb des Perimeters der Verminderungsverpflichtung. Die KIV sieht für Branchen auch die Möglichkeit vor, sogenannte Branchenfahrpläne zu erstellen. Der Inhalt eines Branchenfahrplans unterscheidet sich in gewissen Punkten vom Fahrplan eines individuellen Unternehmens. So erfolgt bspw. eine relative Schätzung der Massnahmenwirkung in Prozent über die gesamte Branche. Aufgrund dieser Unterschiede können Branchenfahrpläne 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 Branchenfahrplan nach Artikel 4 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 Prüfung des Dekarbonisierungsplans

Damit trotz der freien Wahl der Methode die inhaltliche Qualität der Dekarbonisierungspläne und deren Aktualisierung sichergestellt ist, müssen sie durch eine registrierte Beraterin oder einen registrierten Berater auf Kosten der Betreiber geprüft werden. Zugelassen sind Beraterinnen und Berater, die das BFE gemäss Artikel 8 der KIV registriert hat. Das BFE führt eine öffentliche Liste der registrierter Beraterinnen und Berater. Ebenfalls zugelassen sind zertifizierte Energieberaterinnen und Energieberater von den als private Organisationen zugelassenen Beraterpools Cleantech Agentur Schweiz (act) und Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW). Eine Prüfung kann dabei nicht durch diejenige Person erfolgen, die den Dekarbonisierungsplan erarbeitet hat (4-Augen Prinzip).

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 im Herbst 2025 die Form fest, wie der Dekarbonisierungsplan übermittelt werden muss. Vorgesehen ist, dass der vollständige Plan im PDF-Format übermittelt werden kann. Das BAFU stellt zudem ein Formular für die Angaben des Dekarbonisierungsplans zur Verfügung, welche in das Informations- und Dokumentationssystem (CORE) eingelesen werden (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 bestimmte 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 wird die Aktualisierung mit einem durch das BAFU zur Verfügung gestellten Formular eingereicht, 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 des Bundes 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 Richtlinie⁶⁴ separat aus. Beim Treibhausgas-effizienzziel wird für die Prüfung, ob die Verminderungsverpflichtung eingehalten wird, die Massnahmenwirkung der

⁶⁴ 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.

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 beantragter und entsprechend 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 Dauer der Zeitspanne 2025-2030 im Jahr 2030 oder die Zeitspanne 2031-2040 im Jahr 2040. Hat ein Betreiber das festgelegte Treibhausgas-effizienzziel oder Massnahmenziel für die Zeitspanne 2025-2030 im Jahr 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). Werden bis 2030 rund 75 Prozent der Soll-Massnahmenwirkung erzielt, sollte der Betreiber in der 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 Betriebschliessung vor 2030 nur zeitweise von der CO₂-Abgabe befreit ist (Abs. 2). In der Zeitspanne 2031-2040 ist die Anrechnung von Bescheinigungen nicht möglich.

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

Die bisherigen Übergangsartikel 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 Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) oder vom 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 2023⁶⁵ (WResV) begründet sind (Bst. b).

Für die Nichtberücksichtigung der Treibhausgasemissionen ist dem BAFU jährlich bis zum 31. Mai des Folgejahres ein Gesuch als Teil des Monitoringberichts der Zielvereinbarung 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 zudem 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 selbst 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 zuständigen Kontaktpersonen unverzüglich melden (Bst. e).

⁶⁵ SR 734.722

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

Die Verminderungsverpflichtung der Emissionsgemeinschaft dauert in der Regel 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 Regelbrennstoffe 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 Zielvereinbarung erstellt, wird der Betreiber aus der Gemeinschaft entlassen. Dies gilt auch für den Fall, dass für einen Standort innert drei Jahren kein Dekarbonisierungsplan eingereicht wird (Bst. e).

Die Verminderungsverpflichtung behält für die übrigen Betreiber der Gemeinschaft seine Gültigkeit. Somit wirkt sich die Entlassung eines Betreibers direkt auf die in der Verminderungsverpflichtung verbleibenden Betreiber aus. Die angepasste Verfügung wird der Vertretung der Gemeinschaft nach Artikel 68a Absatz 4 zugestellt. Das BAFU trifft keine Pflicht, die anderen Betreiber der Gemeinschaft darüber zu informieren. Das Verhältnis zwischen den entlassenen und den in der Verminderungsverpflichtung verbleibenden Betreibern ist privatrechtlicher Natur. Entsprechend sind auch die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Berechnung der effektiven Treibhausgasemissionen und die Pflichten der einzelnen Betreiber zur Einhaltung der Verminderungsverpflichtung der Gemeinschaft privatrechtlich zu regeln. 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 und nach Absatz 1 aus der Verminderungsverpflichtung ausgeschlossen wurden, werden CO₂-abgabepflichtig und können für diese Standorte bis 2040 keine Verminderungsverpflichtung mehr eingehen. Möglich bleibt eine Verminderungsverpflichtung für Standorte, die verkauft werden und deren neuer Besitzer die Verminderungsverpflichtung weiterführen will (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 Regelbrennstoffe 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 gemäss Absatz 1 die Sanktionen nach Artikel 32 des CO₂-Gesetzes, wenn ein Betreiber von Anlagen die folgenden Zielwerte nicht einhält:

- den Zielwert im Jahr 2030 für die Zeitspanne 2025 bis 2030;
- den Zielwert im Jahr 2040 für die Zeitspanne 2031 bis 2040;

den Zielwert im Jahr 2040 für die Zeitspannen 2025-2030 und 2031-2040 gemeinsam, wenn der Betreiber den Zielwert im Jahr 2030 für die Jahre 2025 bis 2030 eingehalten hat.

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) in der Verordnung des EFD vom 25. Juni 2021⁶⁶ über die Verzugs- und die Vergütungszinssätze auf Abgaben und Steuern 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 insbesondere die Namen und Adressen der Betreiber von Anlagen, sowie die EGID- und UID-Nummern aller Anlagen, so dass eine Liste aller von der CO₂-Abgabe befreiten Betreiber und Standorte publiziert werden kann (Bst. a). Zudem werden gemäss Buchstabe b pro Vermin-

⁶⁶ SR 631.014

derungsverpflichtung die Treibhausgas-effizienz-ziele oder Massnahmen-ziele sowie die Angaben über deren Einhaltung veröffentlicht: die effektiven Treibhausgas-emissionen pro Jahr, die Summe der Wirkung der Massnahmen, die an die Zieleinhaltung angerechnet bzw. nicht angerechnet werden, und die Anzahl nationaler oder internationaler Bescheinigungen, welche sich der Betreiber zur Deckung der Ziel-lücke für die Erfüllung seiner Verminderungsverpflichtung oder die Sanktion anrechnen lässt. Mithin publiziert werden die zentralen Elemente der Dekarbonisierungspläne wie die Absenkpfade mit dem Ausgangspunkt und Zielwert bis 2040 und die Beschreibung von Art und Wirkung der vorgesehenen und umgesetzten Massnahmen für deren Einhaltung (Bst. c). Zudem werden die als private Organisationen zugelassenen Beraterpools act und EnAW veröffentlicht, die den Betreiber von Anlagen beim Abschluss der Verminderungsverpflichtung und im jährlichen Monitoring unterstützen (Bst. d).

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 sind ab 2025 nur noch die Personen kompensationspflichtig, welche Treibstoffe in Verkehr bringen, die mehr als 10'000 Tonnen CO₂ pro Jahr emittieren (Artikel 86 Absatz 1). Trotz des grossen Mengenunterschieds zur bisherigen Grenze von 1'000 Tonnen CO₂, fallen weiterhin 99.5% der bisher mit der Kompensationspflicht abgedeckten Emissionen unter die Kompensationspflicht (Basis Zahlen aus 2022). Gleichzeitig wird die Anzahl Kompensationspflichtiger Unternehmen und damit der Aufwand für deren Verwaltung halbiert. 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, 3 und 5

Die Revision des CO₂-Gesetzes legt in 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 von 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). Projekte können auch nach 2030 ihre Wirkung in Form von Bescheinigungen bestätigen lassen.

Die Verordnung legt die Höhe des Kompensationssatzes für das Inland ab 2025 auf mindestens 12 Prozent und insgesamt auf maximal 50 Prozent im Jahr 2030 fest. Diese Werte wurden festgelegt, um die maximale Höhe des Kompensationsaufschlags, die Fortsetzung der bestehenden Kompensationsprojekte in der Schweiz und eine Maximierung der Wirkung des Kompensationsinstruments zu berücksichtigen. Es wird jedoch erwartet, dass in den kommenden Jahren der Kompensationsmarkt und die Entwicklung im Verkehrssektor sehr dynamisch bleiben werden. Aus diesem Grund legt Absatz 5 fest, dass das BAUFU im Jahr 2027 eine Überprüfung der Kompensationssätze auf Basis der aktuellen verkehrsbe-

dingten Emissionen sowie der Preise für internationale Bescheinigungen durchführen wird. Dabei werden diese Erkenntnisse hinsichtlich der Zielerreichung der Schweiz berücksichtigt. Ergibt diese Überprüfung, dass eine Anpassung der Kompensationssätze nötig ist, so wird das BAFU dem Bundesrat eine entsprechende Verordnungsrevision beantragen.

Die formell-gesetzlichen Grundlagen für die Ausstellung von Bescheinigungen (Art. 6 und 7 CO₂-Gesetz) und der Kompensationspflicht (Art. 28b – 28e CO₂-Gesetz) sind unbefristet gültig. Aufgrund der bevorstehenden Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2030 (vgl. Art. 11 KIG), werden die Kompensationssätze vorliegend nur bis 2030 festgelegt. Es bleibt abzuwarten, wie der Gesetzgeber dieses Instrument ausgestalten wird. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass auch nach 2030 Bescheinigungen ausgestellt werden und die Kompensationspflicht grundsätzlich weiterbesteht. Für den Fall, dass sich die Revision des CO₂-Gesetzes verzögert, könnte der Bundesrat den Kompensationssatz z.B. für das Jahr 2031 in einer Verordnungsrevision ergänzen.

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 der Gesamtemissionen um 50 Prozent vor. Die dafür in der Schweiz erforderlichen Reduktionsleistungen müssen im Jahr 2030 erbracht werden (single year target), da nur so das Treibhausgasinventar der Schweiz die entsprechenden Emissionen aufweist. Für die Erfüllung der inländischen Kompensationspflicht des Jahres 2030 (mindestens 12 Prozent) werden deshalb ausschliesslich inländische 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, da die Anrechnung der internationalen Bescheinigungen im Rahmen des Pariser Übereinkommens, insbesondere für das Durchschnittsziel von -35 Prozent von 2021 bis 2030 unabhängig davon ist, ob die Reduktion im Jahr 2030 erzielt wurde.

Art. 92 Abs. 4

Absatz 4 wird dahingehend angepasst, dass bei Nichterfüllung der Kompensationspflicht sowohl nationale wie auch 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 der Regulierung (EU) 2023/2405 *ReFuelEU Aviation*⁶⁷ der Europäischen Union, soweit sie mit der vorgesehenen Übernahme über das bilaterale Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU direkt anwendbar sind. Diese EU-Regulierung regelt EU-weit und umfassend den Einsatz von erneuerbaren Flugtreibstoffen. Deren Übernahme in das Luftverkehrsabkommen ermöglicht eine Harmonisierung, welche für die betroffenen Luftfahrzeugbetreiber, die Flughäfen und Hersteller von erneuerbaren Flugtreibstoffen mit Blick auf die Rechts- und Pla-

⁶⁷ Siehe Fussnote 29

nungssicherheit von Bedeutung ist. Dies schafft klare Rahmenbedingungen über 2030 hinaus, bis 2050 ist der Anteil erneuerbarer Treibstoffe in vorgegebenen Schritten 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 vorliegend, 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. Auf dem Flughafen Basel-Mulhouse setzt Frankreich die *ReFuelEU Aviation* Regulierung gemäss Angaben der EU bereits um. Im Rahmen der Übernahme der Bestimmungen wird noch geprüft, ob die Schweiz aufgrund der zollrechtlichen Ausgangslage gewisse Vollzugsaufgaben im Schweizer Sektor übernimmt.

Art. 92b Nachweis für die Erfüllung der Beimischpflicht

Das HKN-System für Brenn- und Treibstoffe erfasst die emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe, die physisch in die Schweiz gelangen. Werden diese Flugtreibstoffe an die Beimischpflicht angerechnet, so ist dafür ein Herkunftsnachweis zu verwenden.

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

1. Abschnitt: Grundsatz

Art. 92c

Erneuerbare Brenn- und Treibstoffe sowie emissionsarme Flugtreibstoffe müssen die Anforderungen der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) erfüllen, damit sie an Massnahmen nach dem CO₂-Gesetz angerechnet werden können (Abs. 1 Bst. a). Seit 1. Januar 2025 steht mit dem neuen HKN-System ein Werkzeug für den Vollzug der Klima- und energiepolitischen Instrumente zur Verfügung. Dieses HKN-System schliesst Doppelzählungen zuverlässig aus, wenn die Anrechnung der Verminderungsleistung von erneuerbaren Brenn- und Treibstoffen an alle Klima- und energiepolitischen Instrumente über dieses HKN-System 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-System zu belegen. Die Details werden instrumentenspezifisch geregelt. Da an die Beimischpflicht nebst erneuerbaren Flugtreibstoffen auch emissionsarme Flugtreibstoffe angerechnet werden können, dokumentiert das HKN-System auch die emissionsarmen Flugtreibstoffe. Die erneuerbaren Flugtreibstoffe sind unter „erneuerbare Treibstoffe“ subsumiert. (Abs. 1).

Grundsätzlich kann jeder Besitzer von HKN diese einem Instrument zuweisen. Das geschieht mittels einer Transaktion im HKN-System. Da Endverbraucherinnen und Endverbraucher im HKN-System kein Konto haben, nimmt in der Regel ihr Lieferant auf Verlangen der Endverbraucherinnen und Endverbraucher die Zuweisung vor. Die Bestimmung in Absatz 2 verpflichtet die Lieferanten von Betreibern von Anlagen im EHS oder mit Verminderungsverpflichtung (nicht aber andere Unternehmen, welche CO₂-abgabepflichtig sind) sowie die Lieferanten von Betreibern von Luftfahrzeugen explizit dazu, diese Zuweisung auf Wunsch ihrer Kunden vorzunehmen. Einerseits erhalten diese somit explizit das Recht, diese Zuweisung von ihren Lieferanten zu verlangen. Andererseits ist es in diesen Fällen notwendig, dass der Lieferant und nicht ein anderer, vorgelagerter Akteur in der Lieferkette die Zuweisung vornimmt, weil das Monitoring von EHS und Verminderungsverpflichtung auf die Rechnung der Lieferanten abstützt (siehe Art. 72 Abs. 3 sowie Anhang 17, Ziff. 1.1. Bst. g und Ziff. 2.3.4 Bst. b).

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

Art. 92d Gesuch um internationale 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 die Verminderungsleistung von leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas anrechenbar ist, muss die internationale Doppelzählung ausgeschlossen werden können. Es muss verhindert werden, dass die Emissionsverminderungen, welche im Herkunftsland beispielsweise 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. Als Beleg dafür dienen in der Schweiz internationale Bescheinigungen, die das BAFU nach erfolgreicher Prüfung ausstellt. Diese internationalen Bescheinigungen unterscheiden sich in der Kennzeichnung von den internationalen Bescheinigungen im Rahmen der Kompensationsprojekte. Der Importeur stellt das Gesuch um Prüfung der Eignung und um Ausstellung von internationalen Bescheinigungen sowohl beim BAFU als auch im Herkunftsland (Abs. 1).

Die Anrechnung ans Schweizer Ziel unter dem Übereinkommen von Paris bedingt eine projektspezifische Prüfung. Die Kosten für diese Prüfung sind durch den Gesuchsteller zu tragen. Ein Prüfbericht einer vom BAFU anerkannten Auditstelle muss die Eignung eines Projekts belegen (Abs. 2).

Die Bestimmung in Absatz 3 Buchstabe a 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 Prüfbericht gemäss Absatz 3 Buchstabe b muss belegen, dass die Anforderungen von Artikel 15 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes erfüllt sind. Die effektive Produktion des erneuerbaren Gases, der Ausschluss der kommerziellen Doppelzählung und die Einspeisung ins europäische Gasnetz kann mittels ausländischer Herkunftsnachweise oder anderer ausländischer Zertifikate für erneuerbare Gase belegt werden, welche das schweizerische HKN-System anerkennt. Die Bedingungen dafür hat das UVEK gestützt auf Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b der Energieverordnung (EnV) vom 1. November 2017⁶⁸ in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c und d der VHBT geregelt. Die ökologischen Anforderungen des neuen Artikel 35d des USG gelten als erfüllt, wenn ein durch ein anerkanntes System nach Artikel 30 Absatz 4 oder 6 der revidierten Richtlinie (EU) 2018/2001⁶⁹ ausgestelltes gültiges Zertifikat vorliegt sowie eine entsprechende Begleitdokumentation, aus der hervorgeht, dass der erneuerbare Brenn- oder Treibstoff aus biogenen Abfällen oder Produktionsrückständen nach Anhang IX der revidierten Richtlinie (EU) 2018/2001 hergestellt wurde oder dass es sich bei dem erneuerbaren Gas um einen erneuerbaren Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs nach Artikel 2 Nummer 36 der revidierten Richtlinie (EU) 2018/2001 handelt. 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.

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.

⁶⁸ AS 2024 702

⁶⁹ 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) 2024/1711, ABl. L, 2024/1711, 26.06.2024

Art. 92e Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas

Gestützt auf das Gesuch und den Prüfbericht (vgl. Art. 92d Abs. 3) entscheidet das BAFU über die Eignung des Projekts für die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas. Der Entscheid über die Eignung eines Projekts kann maximal bis zum Ende der nächsten NDC-Periode unter dem Übereinkommen von Paris (Ende 2030) gültig sein (Abs. 1).

Basierend auf einem als geeignet beurteilten Projekt kann der Gesuchsteller periodisch (z.B. jährlich) für die erzielte Verminderungsleistung internationale Bescheinigungen für leitungsgebundenes ausländisches erneuerbares Gas beantragen. Das Gesuch muss belegen, mit welchen Mengen an leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas die Verminderungsleistung erzielt wurde. Diese Mengen müssen die bei der Beurteilung der Eignung geprüften Bedingungen erfüllen. Der Beleg kann mittels geeigneter ausländischer Herkunftsnachweise oder anderer ausländischer Zertifikate für erneuerbare Gase erbracht werden.

Für die Ausstellung entscheidend ist, dass der Partnerstaat die Übertragung der Emissionsverminderung vorgenommen hat. Nur so kann sichergestellt werden, dass keine Doppelzählung unter dem Übereinkommen von Paris erfolgt. Ein Handel mit leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas zur Anrechnung an das EHS oder an die Verminderungsverpflichtung ist ohne Vorliegen der Übertragung der Emissionsverminderung nicht zulässig. Sind die Voraussetzungen erfüllt, stellt das BAFU die internationalen Bescheinigungen aus (Abs. 2). Basierend auf diesem Entscheid zur Ausstellung von Bescheinigungen können im schweizerischen HKN-System Herkunftsnachweise für leitungsgebundenes erneuerbares Gas als anrechenbar gekennzeichnet werden (Abs. 3).

Der ökologische Mehrwert des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases ist mit der Ausstellung der internationalen Bescheinigung abgegolten (Abs. 4). Eine Anrechnung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases ohne die internationale Bescheinigung für andere Zwecke oder an weitere Instrumente als 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). Es ist projektspezifisch zu beurteilen, inwiefern eine Förderung des erneuerbaren Gases im Ausland den ökologischen Mehrwert bereits abgegolten hat und er somit nicht mehr für die Ausstellung von internationalen Bescheinigungen zur Verfügung steht. Das ist nicht zwingend der Fall und hängt von der Ausgestaltung der Förderung im Ausland ab.

Die internationalen Bescheinigungen werden nicht an den Gesuchsteller ausgestellt. Der Gesuchsteller wird über die Anzahl der ausgestellten Bescheinigungen in Form einer Verfügung informiert (Abs. 5). Die internationalen Bescheinigungen bleiben jedoch im Emissionshandelsregister auf einem Konto der Schweiz.

Art. 92f Voraussetzungen für die Anrechnung der Verminderungsleistung

Die Anrechnung des leitungsgebundenen ausländischen erneuerbaren Gases 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 leitungsgebundenem ausländischem erneuerbarem Gas 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. Das kann mit Herkunftsnachweisen erfolgen, die im HKN-System entsprechend gekennzeichnet sind und dem EHS oder Verminderungsverpflichtung zugewiesen werden (Abs 1).

Das BAFU rechnet die internationalen Bescheinigungen nach ihrer Anrechnung ans EHS bzw. an die Verminderungsverpflichtung ans Schweizer Klimaziel an und legt die Bescheinigungen dafür still (Abs. 2).

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 Teilerstattung 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 rückerstattungsberechtigte Brennstoffmenge und die Brennstoffrechnungen vorzulegen (Abs. 7). Die Verwirkung des Anspruchs auf Rückerstattung umfasst neu zwei Elemente. Einerseits muss der Antrag zur Bestätigung der rückerstattungsberechtigten 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. Die wichtigsten Gesuchselemente (Art und Menge der eingekauften Brennstoffe) werden namentlich genannt. Die übrigen erforderlichen Angaben für das Gesuch ergeben sich aus den Eingabemasken der Online-Plattform. Dies sind hauptsächlich administrative Angaben wie bspw. die Kontoverbindung oder die Dauer des Geschäftsjahres, sowie für die Berechnung der Rückerstattung und die Gesuchsprüfung notwendigen Angaben (insbesondere Gesuchsperiode, Angaben zu den Brennstofflieferungen oder Anteile an erneuerbaren, nicht rückerstattungsberechtigten Brennstoffen).

Art. 98 Abs. 1 und 2

Mit der Änderung der Periodizität der Rückerstattungsgesuche 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 Rückerstattungsgesuche wieder aufzuheben, sobald dem BAZG eine digitalisierte Anwendung zur Verfügung steht, die eine automatisierte Verarbeitung der Gesuche zulässt. Dies ist ab 2025 der Fall.

In Absatz 2 wird die Frist zur Einreichung der Rückerstattungsgesuche für Betreiber von Anlagen im EHS oder mit einer Verminderungsverpflichtung leicht abgeändert. Anstelle des bisherigen Stichdatums 30. Juni für die im Vorjahr bzw. die im Vorjahr abgelaufenen Geschäftsjahr bezahlten Abgaben, sind die Gesuche neu jeweils 6 Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres, in dem die mit der Abgabe belasteten Brennstoffe eingekauft wurden, einzureichen. Für den Grossteil der Gesuchsteller ändert sich de facto nichts, da das Kalenderjahr als Geschäftsjahr die Regel ist. Nur für Gesuchsteller mit einem vom Kalen-

derjahr 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 Gesuchsteller bezüglich der Frist bevorteilt.

Zudem führt die Änderung zu einer Vereinheitlichung der Gesuchsfrist 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 Gesuchsfrist ermöglicht werden.

Art. 98b Abs. 1 Einleitungsteil und Bst. f, Abs. 2, 3, und 3^{bis}

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 rückerstattungsberechtigten Brennstoffmenge und der Teilrückerstattung 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. Die Bestätigung des BAFU bildet die Grundlage für die Erfassung der Rückerstattungsdaten in der Anwendung. Zur Wahrung der Rechtssicherheit kann der Betreiber die Rückerstattung nur innert 6 Monaten seit der Ausstellung der Bestätigung des BAFU beantragen (Abs. 3). Der Betreiber hat dem BAZG auf Verlangen die Bestätigung des BAFU über die rückerstattungsberechtigte Brennstoffmenge vorzulegen (Abs. 3^{bis}).

Der Inhalt des bisherigen Absatzes 2 wird bereits in Artikel 39 Absatz 5 des CO₂-Gesetzes geregelt, weshalb Absatz 2 aufgehoben wird.

Art. 98c Abs. 3

Das Rückerstattungsgeuch umfasst neu eine Bestätigung des BAFU über die Höhe der rückerstattungsberechtigten Brennstoffmenge gemäss Artikel 98b. Die Verwirkung des Anspruchs auf Rückerstattung umfasst auch bei den WKK-Anlagen, welche weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen 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 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 Rückerstattungsge- suchen 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 rückerstattungs berechtigten Personen ihre Rückerstattungsge- suche bereits heute innerhalb der neuen Verwirkungsfrist einreichen. Von der verkürzten Einrei- chungsfrist sind somit nur wenige Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller betroffen. Mit entsprechenden organisatorischen Massnahmen ist es auch diesen möglich und zumutbar, innerhalb der verkürzten Frist ein Rückerstattungsge- such 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 Artikel⁷⁰ 38 CO₂-Gesetz aus den laufenden Ein- nahmen 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 spezi- fiziert. Er umfasst die laufenden Einnahmen gemäss Artikel⁷⁰ 3 Absatz⁷⁰ 6 Buchstabe a i.V.m. Artikel⁷⁰ 3 Ab- satz⁷⁰ 4 des Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005⁷⁰ (FHG). Davon werden die Vollzugsentschädi- gungen gemäss Artikel⁷⁰ 132 sowie die erlittenen und die mutmasslichen Debitorenverluste (Delkredere) abgezogen (Abs. 1).

Absatz 2 definiert die laufenden Einnahmen. Diese setzen sich zusammen aus den Bruttoeinkünften der CO₂-Abgabe abzüglich der Rückerstattungen (Art. 17, 31 und 32c CO₂-Gesetz) sowie des Anteils des Fürstentum Liechtensteins gemäss Artikel⁷⁰ 6 Absatz⁷⁰ 2 der Vereinbarung vom 29. Januar 2010⁷¹ zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betref- fend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein.

1a. Abschnitt: Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäu- den

Art. 104 Abs. 1 Einleitungssatz

Der Einleitungssatz wird rein redaktionell angepasst an die neue Fassung von Art. 34 CO₂-Gesetz.

Art. 104a Ergänzungsbeitrag

Die Höhe des Ergänzungsbeitrages an die einzelnen Kantone bemisst sich wie generell die Höhe der Globalbeiträge 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

⁷⁰ SR 611.0

⁷¹ SR 0.641.751.411

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.⁷²

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.

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

Art. 112 Förderberechtigung

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

Das allgemeine Prinzip der direkten Nutzung ist, dass die Temperatur der geothermischen Ressourcen höher als die Temperatur der geplanten Wärmenutzung ist, welche in den hauptsächlichen Betriebsfällen benötigt wird. Unter der Temperatur der Nutzung versteht sich:

- Bei Prozesswärme: die Temperatur des Wärmebedarf des Prozesses, bzw. mögliche höhere Temperaturen in der davor liegenden Übergabekette.
- Bei thermischen Netzen: die Temperatur bei Übergabe an den Endnutzer bzw. mögliche höhere Temperaturen in der davor liegenden Übergabekette.

Namentlich ist das Vorheizen des Rücklaufs eines thermischen Netzes keine direkte Nutzung im Sinne dieses Förderinstrumentes.

Das Prinzip der Beiträge für Geothermie ist nach wie vor die Unterstützung bei der Reduktion des Fündigkeitsrisikos. Dieses ist bei der direkten Nutzung der geothermischen Ressource signifikant grösser als bei einer indirekten Nutzung. Der Grund liegt darin, dass für eine direkte Nutzung generell tiefer gebohrt werden muss, wodurch sich die Kosten und die finanzielle Exposition erhöhen. Ausserdem kann eine tiefer als erwartete Ressourcentemperatur nicht wie bei der indirekten Nutzung mittels Wärmepumpe kompensiert werden.

Das neue Förderinstrument für die indirekte Nutzung der Geothermie wird in Artikel 112 Buchstabe b 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. Das Verfahren zur Beantragung der Förderung sowie die Förderbedingungen sind im neuen Anhang 12a geregelt.

Art. 113 Abs. 1, 2 und 2^{bis}

In Bezug auf Gesuche um Unterstützung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung ändert sich nichts (Abs. 2 Bst. a). 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 2 Buchstabe b weist darauf hin, dass für Gesuche um Unterstützung der Erschliessung im Hinblick auf die indirekte Nutzung der Geothermie die Anforderungen in Anhang 12a Ziffern 3.1 und 3.2 gelten. Die Beitragsgesuche müssen den

⁷² Die Berechnung des Basisfaktors sowie des Ergänzungsbeitrags ist in der Prozessbeschreibung Gebäudeprogramm des Bundes für die Kantone festgelegt und detailliert beschrieben.

Nachweis enthalten, dass die Gesuche für die notwendigen Bewilligungen und Konzessionen bei den zuständigen Behörden vollständig eingereicht wurden und die Finanzierung des Projekts gesichert ist (Abs. 2^{bis}). Die weiteren Änderungen des Artikels sind redaktioneller Art.

Art. 113a Förderbeiträge

Dieser Artikel legt die Höhe der Förderbeiträge fest. Es sind dies für Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie unverändert höchstens 60 Prozent (Bst. a) sowie für Projekte zur Erschliessung indirekt nutzbarer hydrothermalen Ressourcen höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Kosten (Bst. b).

Art. 113b Reihenfolge der Berücksichtigung

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Artikel 113a Absatz 1.

In Absatz 2 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). Es werden jeweils die am weitesten fortgeschrittenen Projekte zuerst berücksichtigt. Sind mehrere Projekte gleich weit fortgeschritten, so wird das Projekt berücksichtigt, für das das vollständige Gesuch am frühesten eingereicht wurde.

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

Art. 113d Förderberechtigung

Die Förderbeiträge werden beschränkt auf Biomethananlagen, die das produzierte Biomethan entweder ins Gasnetz einspeisen oder an einer Tankstelle vermarkten. Wird das Biogas oder Biomethan vor Ort für die Wärmeproduktion verwendet, besteht kein Anspruch auf Förderung. Andere Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen, zum Beispiel von synthetischem Methan oder Wasserstoff, erhalten über diesen Abschnitt keinen Förderbeitrag (Abs. 1).

Als Neuanlage gilt, wenn vorgängig entweder keine Biomethananlage oder Bestandteile davon an diesem Standort bestanden haben, oder, wenn eine bestehende Anlage umfassend ersetzt wird. 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 (Abs. 2 Bst. a).

Ebenfalls als Neuanlagen gelten bestehende Biogasanlagen, die von der Stromproduktion vorrangig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden. Eine Fortsetzung der Strom- und Wärmeproduktion, insbesondere für den Eigengebrauch, ist dabei möglich (Abs. 2 Bst. b).

Von einer erheblichen Erweiterung wird ausgegangen, wenn durch bauliche Massnahmen die Bruttoenergieproduktion im Vergleich zur Durchschnittsproduktion der letzten drei Betriebsjahre um mindestens 25 Prozent gesteigert wird. Liegen noch keine drei Betriebsjahre vor, wird kein Investitionsbeitrag gesprochen. Wird eine stromproduzierende Biogasanlage gleichzeitig erheblich erweitert und auf Biomethanproduktion umgerüstet, kann der Gesuchsteller wählen, ob das Projekt als Neuanlage oder erhebliche Erweiterungen betrachtet werden soll. Bei der erheblichen Erweiterung wird die ursprüngliche Kapazität von der Kapazität des bestehenden Blockheizkraftwerks abgeleitet (Abs. 3).

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, es ist jedoch erneuerbaren und biogenen Ursprungs. Biomethananlagen bezeichnen Biogasanlagen, welche das ge-

wonnene Biogas aufbereiten und Biomethan erzeugen. Das Biomethan muss dabei der Gasbeschaffenheit von H-Gas nach SVGW-Richtlinie G18 vom Juni 2022⁷³ entsprechen (Abs. 4).

Ausgeschlossen von der Förderung sind Anlagen, die eine Förderung für die Stromproduktion erhalten. Durch einen definitiven Rückzug aus dem Fördergefäss (z.B. Einspeisevergütungssystem, Betriebskostenbeitrag) wird eine Förderung möglich (Abs. 5 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. 5 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. 5 Bst. c). Der ökologische Mehrwert kann vom Biomethanproduzenten frei gehandelt werden. Insbesondere wenn Bescheinigungen für diese Anlage im Rahmen eines Projekts oder Programms nach Art. 5 ausgestellt werden, ist keine Wirkungsaufteilung der Emissionsverminderung nötig.

Art. 113e Gesuch

Für den Vollzug des Förderinstruments ist das BFE zuständig, das Beitragsgesuch ist dort einzureichen.

Art. 113f Förderbeitrag

Der Förderbeitrag besteht aus einem einmaligen Investitionsbeitrag. Massgebend für die Höhe des Förderbeitrags ist die Kapazität der Aufbereitungsanlage, mit unterschiedlichen Ansätzen in drei Leistungsklassen, wobei die Beiträge pro Leistungsklasse zusammengezählt werden (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 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 80'000 Franken werden nicht ausbezahlt (Abs. 6), was bedingt, dass die geförderten Projekte 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 1990⁷⁴ (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 ha-

⁷³ Die Richtlinie G18 kann gegen Bezahlung beim SVGW unter www.svgw.ch > Regelwerk > Shop oder per E-Mail (info@svgw.ch) bestellt werden.

⁷⁴ SR 616.1

ben. 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 zunächst vorläufig den maximalen Förderbeitrag festlegt. Die Zusicherung gilt für die im Gesuch beschriebene Anlage und 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 Bauabschlussmeldung.

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 Bauabschlussmeldung 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. 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. 113g 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, in welchen die Wärme für die Herstellung, die Weiterverarbeitung oder die Veredelung von Produkten genutzt wird, oder Dienstleistungssektoren wie Wäschereien und Spitäler. Die Nutzung der erzeugten thermischen Energie im Industrie- oder Dienstleistungsprozess 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 20 kW thermische Kollektornennleistung gemäss Kollektorliste des Instituts für Solartechnik (SPF) fest (siehe dazu auch Artikel 113i). Dies entspricht einer Bruttofläche von etwa 35 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 Kollektorliste⁷⁵ 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).

⁷⁵ Erläuterungen zur kollektorliste.ch. SPF 12.2021. Die Erläuterungen können unter www.kollektorliste.online eingesehen werden.

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 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.

Art. 113h Gesuch

Für den Vollzug des Förderinstruments ist das BFE zuständig, Gesuche sind dort einzureichen. 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 Projektbeschrieb 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. 113i Förderbeitrag

Projekte müssen bei Gesucheinreichung 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 Solarthermieranlagen für Raumwärme und Warmwasser gemäss dem harmonisierten Fördermodell der Kantone (HFM 2015).⁷⁶ Die Höhe der Förderung beträgt damit bei grossen Anlagen circa 40 Prozent der Investitionskosten.

Die Bezugsgrösse für die Förderung ist die thermische Kollektornennleistung gemäss Kollektorliste⁷⁷ des Instituts für Solartechnik SPF.

⁷⁶ HFM 2015 Revidierte Fassung vom September 2016.

⁷⁷ Fördergeldrechner Thermische Solarenergie (Kollektorliste). Abrufbar unter: www.kollektorliste.online

Werden mehr Beitragsgesuche 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 113g 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 113g nicht erfüllt werden, erlischt der Anspruch auf eine Förderung und allfällige bereits getätigte Zahlungen müssen zurückerstattet werden.

Art. 113j Rückforderung

Da die Anlagen mit einem substanziellen Förderbeitrag unterstützt werden, soll auch sichergestellt werden, dass sie entsprechend den Erwartungen funktionieren. Zur Überprüfung der Betriebstüchtigkeit kann das BFE deshalb während drei Jahren monatlich genutzten Solarertrag in kWh einfordern. Beträgt der genutzte Solarertrag, gemittelt über 3 Jahre, weniger als 80 Prozent des erwarteten Ertrages (gemäss der mit dem Fördergesuch eingereichten Ertragsberechnung), so wird der Förderbeitrag gestützt auf Artikel 28 SuG proportional zurückgefordert. Die in diesem Fall angewendete Formel für die Berechnung der Rückforderung des Förderbeitrags, in Prozent des definitiv festgesetzten Förderbeitrags, lautet:

$$\text{Rückforderung (in \%)} = 100 \% * \left(1 - \frac{\text{effektiver Ertrag gemittelt über 3 Jahre}}{\text{erwarteter Ertrag} * 0.8} \right)$$

Beträgt der effektiv genutzte Solarertrag gemittelt über 3 Jahre beispielsweise lediglich 60% des erwarteten Ertrags, so wird der Förderbeitrag um 25% gekürzt. Erreicht die Anlage 80% oder mehr des erwarteten Ertrags, so erfolgt keine Kürzung.

Art. 113k Monitoring und Veröffentlichung der Daten

Bisher gibt es in der Schweiz nur wenige Solarthermieranlagen, 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 gewonnen 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 Einleitungssatz (Betrifft nur den französischen Text) und Bst. d sowie Abs. 2

Neu wird in Artikel 114 Absatz 1 explizit festgehalten, dass 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 entsprechende 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. b). Somit wird beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Schätzdifférenz des Jahres 2025 ausgeglichen. 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. a). Somit werden beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Mittel des Jahres 2025 verteilt.

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). Somit werden beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Mittel des Jahres 2025 verteilt.

Mittel innerhalb der 150 Millionen, die bis zum Ende des zweiten Jahres vor dem Erhebungsjahr nicht zweckgebunden eingesetzt werden können, werden ebenfalls anteilmässig an die Bevölkerung zurückverteilt (Abs. 1 Bst. d). Dies erfolgt alle fünf Jahre (Abs. 2). Somit werden erstmals im Jahr 2030 die Mittel der Jahre 2025 bis 2028 verteilt.

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. b). Somit wird beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Schätzdifférenz des Jahres 2025 ausgeglichen. 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. a). Somit werden beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Mittel des Jahres 2025 verteilt.

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). Somit werden beispielsweise im Jahr 2027 (Erhebungsjahr) die Mittel des Jahres 2025 verteilt.

Mittel innerhalb der 150 Millionen, die bis zum Ende des zweiten Jahres vor dem Erhebungsjahr nicht zweckgebunden eingesetzt werden können, werden ebenfalls anteilmässig an die Wirtschaft zurückverteilt (Abs. 1 Bst. d). Dies erfolgt alle fünf Jahre (Abs. 2). Somit werden erstmals im 2030 die Mittel der Jahre 2025 bis 2028 verteilt.

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 muss den Ausgleichskassen die in Bezug auf den Teilausschluss relevanten Lohnsummen bis zum 15. April des Erhebungsjahres melden (Abs. 2). Das Erhebungsjahr 2025 bildet eine Ausnahme. Da die Rückverteilung des Erhebungsjahres 2025 aus vollzugstechnischen Gründen auf das Jahr 2026 verschoben wird (vgl. Art. 146ae Abs. 1), muss konsequenterweise die für den Teilausschluss relevante Lohnsumme für die Rückverteilung des Jahres 2025, erst bis 15. April 2026 gemeldet werden

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. Die Rückverteilung erfolgt in diesem Fall durch das BAFU (Abs. 3). Absatz 4 regelt, welche Angaben der Betreiber liefern muss. Die Frist beträgt 3 Monate.

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).

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

Art. 127a Grundsatz

Artikel 28g Absatz 8 und Artikel 37a CO₂-Gesetz sowie Artikel 103b LFG (Änderung anderer Erlasse) bilden zusammen mit Artikel 37d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985⁴³ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) die rechtlichen Grundlagen für eine finanzielle Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr (Abs. 1). Absatz 2 Buchstaben a–c zeigen auf, welche Fördergegenstände dabei besonders im Fokus stehen: die Skalierung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstoffen sowie die Steigerung der Energieeffizienz 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 Bericht «CO₂-neutrales Fliegen bis 2050» des Bundesrats.

Um den gesetzlichen Auftrag möglichst wirksam umzusetzen, soll der Bund dabei subsidiär den Wissenstransfer zwischen Akteuren unterstützen (Abs. 2 Bst. d). 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 2022⁷⁸ als hinderlich beschrieben. So sollen – analog zur Praxis in bestehenden Förderinstrumenten des Bundes – entsprechende Bestrebungen unterstützt werden können; darunter fallen beispielsweise sektorübergreifende Expertentreffen und Informationsanlässe für das neue Förderinstrument im In- und Ausland.

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 3 dem BAZL die Durchführung von Ressortforschung, um in Form von Auftragsforschung oder durch eigene Forschungsprogramme (Art. 16 Abs. 2 Bst. a und c des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 2012⁷⁹ über die Förderung der Forschung und Innovation (FIFG)) punktuelle Wissenslücken zu schliessen.

Art. 127b Form und Verfahren der Ausrichtung der Finanzhilfen

Das BAZL entrichtet die Beiträge in Form von A-Fonds-perdu- Beiträgen, zinslosen Darlehen oder Bürgschaften (Abs. 1). Diese verschiedenen Formen werden nach dem Grundsatz gemäss Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b SuG möglichst wirtschaftlich und wirkungsvoll eingesetzt. Im Fokus stehen in erster Linie Bürgschaften. Darlehen und A-fonds-perdu Beiträge werden insbesondere in frühen Entwicklungsphasen eingesetzt. Die Entscheidung über die Form der Förderung liegt beim BAZL (Abs. 2). Dazu gehört auch die Wahl zwischen einfachen Bürgschaften und Solidarbürgschaften.

Das BAZL kann zur Gewährung von Beiträgen Ausschreibungen durchführen (Abs. 3). Dieses Verfahren erlaubt es dem BAZL, den Einsatz von Mitteln spezifisch auf Schwerpunkte 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. 4). Das BAZL erhebt von den gesuchstellenden Personen Gebühren, um einen Teil der Vollzugskosten zu decken, insbesondere für die Prüfung der Gesuche (Abs. 5). Dafür kommt die Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt⁸⁰ zur Anwendung. Das BAZL wird die Modalitäten zu den Gesuchen sowie zum Vollzug in einer Vollzugsweisung präzisieren. Gemäss Absatz 6 kann das BAZL Zwischenziele festlegen.

Art. 127c Voraussetzungen für die Ausrichtung der Finanzhilfen

Artikel 127c Absatz 1 führt die Kriterien auf, nach welchen sich die Zusicherung von Finanzhilfen sowie deren Höhe richtet. Diese Kriterien ergänzen die bereits auf Gesetzesstufe festgelegten Kriterien gemäss Artikel 103b Abs. 3 LFG für das neu zu schaffende «Förderprogramm Luftfahrt und Klima». Artikel 127c Absatz 1 Buchstaben a und b fokussieren auf das zentrale Förderziel: Es soll kostengünstig 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 Klimaauspekte hinaus berücksichtigt werden, beispielsweise der Landbedarf für die Herstellung von erneuerbaren Treibstoffen. Buchstabe d erlaubt eine Priorisierung von Technologien und Verfahren mit hoher Wettbewerbsfähigkeit. Mit Buchstabe e werden die Erfahrung der gesuchstellenden Personen und die technologischen Risiken berücksichtigt. Buchstabe f konkretisiert, mit Blick auf die in Artikel 127a Absatz 2 erwähnte Förderung im In- und Ausland, dass dabei eine wirtschaftliche Beteiligung von Schweizer Ak-

⁷⁸ Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen. BAZL, 15.12.2022.

⁷⁹ SR 420.1

⁸⁰ SR 748.112.11

teuren im Fokus steht. Emissionsreduktionen sollen gemäss Buchstabe g 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 h zielt auf breit abgestützte Projekte, welche beispielsweise vom Zulieferer bis zum Abnehmer die gesamte Wertschöpfungskette beinhalten. Buchstabe i anerkennt vorgesehene Beiträge zu Forschung und Entwicklung, insbesondere wenn Forschungsergebnisse öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Priorisierung und Gewichtung der Kriterien in Artikel 127c Absatz 1 Buchstaben a bis i im Rahmen der Beurteilung von Gesuchen obliegt dem BAZL. Absatz 2 hält zudem fest, dass dabei von der Massnahme ausgelöste Wirkungen über den Abschluss der Massnahme hinaus berücksichtigt werden. Beispielsweise wird eine Pilotanlage nicht für sich alleine gestellt betrachtet, sondern im Kontext der weiteren Entwicklung und Skalierung.

Mit Absatz 3 werden Mitnahmeeffekte reduziert, Finanzhilfen werden einzig als Ergänzung von zumutbaren Eigenleistungen gewährt. Berücksichtigt wird dies durch Anwendung der maximalen Beitragssätze gemäss Artikel 37a Absatz 5 CO₂-Gesetz. Für Darlehensnehmerinnen gilt zusätzlich, dass sie ihre Kreditwürdigkeit nachweisen müssen (Abs. 4). Für Massnahmen gemäss Artikel 127a Absatz 2 Buchstabe d und Absatz 3 gelten die Kriterien aus Artikel 127c sinngemäss: Diese Massnahmen werden dann gewährt, wenn damit ein entscheidender Beitrag zur Zielerreichung des Instruments geleistet wird.

Art. 127d Höhe der Finanzhilfen und Kriterien für die Priorisierung

Gemäss Artikel 127d Absatz 1 werden die in Artikel 127c Absatz 1 bis 3 aufgeführten Kriterien und Voraussetzungen auch für das Festlegen der Höhe der Finanzhilfen angewandt. Absatz 2 spezifiziert das Verfahren im Fall von nicht ausreichenden Mitteln. Dafür soll der Erfüllungsgrad der Kriterien gemäss Artikel 127c Absatz 1 bis 3 berücksichtigt werden. Angewendet wird für die Betrachtung nach Artikel 127c Absatz 1, Artikel 127d Absatz 1 und 2 dieselbe Gewichtung der Kriterien.

Art. 127e Bürgschaften

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 127e legt die Voraussetzungen für die Erteilung von Bürgschaften fest, inklusive einen Höchstbetrag und einer maximalen Laufzeit. Berücksichtigt werden dabei die Erfahrungen des bereits bestehenden Technologiefonds des BAFU. Da gerade Produktionsanlagen von erneuerbaren Flugtreibstoffen Investitionskosten von mehreren Milliarden Franken aufweisen können, sollen Bürgschaften (Abs. 2) die Investitionsrisiken senken und innovativen Technologien zum Durchbruch verhelfen. Grundsätzlich sollen Bürgschaften Darlehen nur zum Teil absichern. Sofern das Finanzierungsrisiko ausreichend auf verschiedene Akteure aufgeteilt ist, können Darlehen jedoch auch vollständig verbürgt werden.

Bürgschaften werden in der Regel Banken oder Sparkassen gewährt, die nach dem Bankengesetz vom 8. November 1934⁸¹ zugelassen sind und der Finanzmarktaufsicht unterstehen (Abs. 3). 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. 127f Meldepflicht und Berichterstattung

Artikel 127f enthält die Pflichten der gesuchstellenden Personen hinsichtlich Berichterstattung. Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass aktualisierte Informationen geliefert werden müssen, sobald diese vorhanden sind. Aufgrund des ggf. erheblichen Umfangs der Förderung kann das BAZL gemäss Absatz 2 Zwischenberichte, einen Abschlussbericht, sowie andere geeignete Dokumente einfordern, um eine enge Begleitung von Massnahmen sicherzustellen. Absatz 4 spezifiziert die Berichterstattung für Darlehen und Bürgschaften: Für diese Instrumente ist eine erweiterte, mindestens jährliche Berichterstattung über

⁸¹ SR 952.0

den Geschäftsgang vorgesehen. Die Modalitäten werden in der Vollzugsweisung respektive in den Verfügungen geregelt.

Art. 127g Vollzug

Das BAZL kann eine externe Geschäftsstelle mit administrativen Vollzugsarbeiten im Rahmen der Bearbeitung von Gesuchen und Ausschreibungen sowie zum Vergabeverfahren von Bürgschaften beauftragen. Das BAZL entscheidet in jedem Fall materiell über Ausschreibungen und Gesuche, Verfügungsgewalt, Aufsicht und strategische Planung verbleiben beim Amt. Die Auswahl und Einsetzung einer Geschäftsstelle durch das BAZL ist im Rahmen einer WTO-Ausschreibung vorgesehen. Zudem sieht Artikel 127g den Einbezug eines unabhängigen Expertengremiums (bestehend aus Personen aus Wissenschaft, Wirtschaft und insb. Finanzwirtschaft sowie der Verwaltung) vor, um den Vollzug fachlich breit abzustützen. Dieser Einbezug soll subsidiär sein und nur dort erfolgen, wo die Expertise von Bund und externer Geschäftsstelle punktuell nicht ausreicht. Möglich ist der Einbezug von Expertinnen und Experten zum Erstellen von Ausschreibungen, zur Beurteilung von Gesuchen, zur Begleitung von Massnahmen sowie zu strategischen Einschätzungen. Das Expertengremium hat somit eine beratende Funktion.

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

1. Abschnitt: Massnahmen zur Vermeidung von Schäden

Art. 127h Förderberechtigung

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 oder gesellschaftlicher Bedeutung sowie 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. Unter Umsetzung fällt ebenfalls die Evaluation der Massnahme. Auch Vorbereitungsarbeiten wie Klima-Risikoanalysen, Betroffenheitsanalysen, die Entwicklung von Anpassungsstrategien und Massnahmenpläne sowie das Erstellen von Leitfäden tragen dazu bei, 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“⁸² 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, Kantonen, 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 Förderinstruments 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 intensiveren Niederschlagsereignisse und deren Folgen wie Hochwasser, zunehmenden Oberflächenabfluss und Bodenbewegungen, Schäden in der Land-, Forst-, Energie-, und Siedlungswasserwirtschaft wegen häufigeren und längeren Trockenheitsperioden sowie um Beeinträchtigungen von Ökosystemleistungen

⁸² 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.

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 und Restaurierungsstrategien, 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, die Erarbeitung und Anwendung von regionalen Konzepten für eine standortangepasste landwirtschaftliche Bewirtschaftung, 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 Förderinstruments ist das BAFU zuständig, Gesuche sind dort einzureichen (Abs. 4). Das BAFU wird das Verfahren und die Prioritätenordnung gemäss Artikel 13 SuG in einer Richtlinie präzisieren. Vorgesehen ist, dass für Massnahmen nach Absatz 1 Finanzhilfen entweder für die Planung und die Umsetzung als Direkteingabe auf Gesuch hin oder für die Entwicklung 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 grundsätzlich der Stichtag des 31. März vorgesehen. Für das Jahr 2025 ist der Stichtag der 31. August 2025 vorgesehen (Art. 146ag Abs.1). 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 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.

Finanzhilfen können andererseits im Rahmen von Ausschreibungen für innovative Lösungsansätze oder grössere integrale, kombinierte Vorhaben mit mehreren Anpassungsmassnahmen, die zur Reduktion der Risiken des Klimawandels in der Schweiz beitragen, gewährt werden (Abs. 5). 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. 127i 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 Investitionskosten. Dazu zählen beispielsweise Planungskosten, Entwicklungskosten, Investitionskosten von Bauteilen, oder Installationskosten. Anrechenbar sind nur diejenigen Mehrkosten, welche sich aufgrund der Anpassungsmassnahme ergeben. Allfällige zusätzliche Aufwendungen, welche im gleichen Projekt behandelt werden, können nicht angerechnet werden. 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: Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen

Art. 127j Förderberechtigung

Finanzhilfen werden für Massnahmen gewährt, welche die Emissionen von Treibhausgasen innerhalb einer EHS-Anlage vermindern, sowie für Massnahmen, bei denen CO₂ aus einer EHS-Anlage in Produkten dauerhaft gebunden oder im Untergrund dauerhaft gespeichert wird. Dabei ist die chemische Bindung oder Speicherung von biogenem CO₂, um Negativemissionen zu erzielen, ebenfalls möglich. Finanzhilfen werden nur an Betreiber von Anlagen gewährt, welche vor der Umsetzung der Massnahme nach Artikel 16 CO₂-Gesetz verpflichtend am EHS teilnehmen. Betreiber, denen auf Gesuch ein opt-out gewährt wurde, nehmen nicht am EHS teil und erhalten keine Finanzhilfen (Abs. 1).

Die Massnahmen müssen gemäss Artikel 37b CO₂-Gesetz einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung der EHS-Anlage leisten. Diese Anforderung ist bei einer Substitution durch fossile Energieträger wie bspw. von Heizöl durch Erdgas nicht erfüllt. Massnahmen bei Betreibern von Anlagen die Fernwärmenetze und dabei mehrheitlich Wohngebäude mit Wärme versorgen, tragen ebenfalls nicht zur Dekarbonisierung der Industrie bei. Massnahmen im Bereich der Abwärmenutzung sind grundsätzlich möglich. Ebenfalls kein wesentlicher Beitrag an die Dekarbonisierung tragen Anlagen zur Forschung und Entwicklung bei oder Massnahmen zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ aus der Bereitstellung von Niedertemperaturwärme (Abs. 2). Das BAFU lehnt entsprechende Gesuche ab.

Führen Massnahmen zu einem höheren Stromverbrauch muss der Strom aus nicht fossilen Quellen stammen, dies ist in den Folgejahren mit Herkunftsnachweisen zu belegen (Abs. 3).

Gesuche für Finanzhilfen sind bis zum 31. März über das vom BAFU betriebene Informations- und Dokumentationssystem (CORE) einzureichen (Abs. 4). Im Jahr 2025 ist ein späterer Stichtag (31. Juli 2025, Art. 146ag Abs. 2) und ein Formularprozess ausserhalb CORE vorgesehen. Wird ein Gesuch nach dem Stichtag eingereicht, wird es im Folgejahr geprüft.

Im Gesuch sind die notwendigen Angaben zu machen, damit die Höhe der Finanzhilfe gemäss Artikel 127k festgelegt und die Priorisierung gemäss Artikel 127l erfolgen kann. Das BAFU kann eine Präsentation des Gesuchs vorsehen. Das Gesuch umfasst:

- Beschreibung der Art der Massnahme und deren Wirkungsdauer;
- plausible und nachvollziehbare Beschreibung des wesentlichen Beitrags der Massnahme an die Dekarbonisierung;
- Berechnung der Rentabilität der Investition (Return on Investment) unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Gewinne bzw. Einsparungen aus dem Handel mit Emissionsrechten;
- plausible und nachvollziehbare Berechnung der anrechenbaren Kosten sowie der beantragten Finanzhilfe unter Berücksichtigung allfällig zugesagter oder erhaltener Förderungen von Bund, Kanton oder Gemeinde;

- plausible, nachvollziehbare Berechnung des Umfangs der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder der angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq im Jahr (Wirkungsberechnung). Die Wirkungsberechnung hat konservativ zu erfolgen, vorhandene Unsicherheiten sind zu beschreiben.
- Angaben zum Risiko der Verlagerung der Produktion und somit der Treibhausgasemissionen ins Ausland (Carbon Leakage) gemäss den im EHS verwendeten Carbon Leakage Faktoren;
- Angaben zu den durch die Massnahmen (bspw. durch die Schliessung von Materialkreisläufen und die Verbesserung der Ressourceneffizienz) bedingten Veränderungen der Umweltbelastung während des gesamten Lebenszyklus der betroffenen Anlagen und Produkte;
- bei besonders kostenintensiven Massnahmen geeignete Zwischenziele, die zu einer vorgezogenen (teilweisen) Auszahlung vor Ende der Massnahmenumsetzung führen können.

Die Berechnung des Umfangs der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die angestrebten Negativemissionen sowie die Berechnung der anrechenbaren Kosten hat konservativ zu erfolgen. Das BAFU kann eine Verifizierung durch eines der vom BAFU beauftragten EHS-Verifizierungsbüros auf Kosten des Betreibers verlangen (Abs. 5).

Neben den Direkteingaben mit Gesuch hat das BAFU auch die Möglichkeit Ausschreibungen vorzunehmen.

Art. 127k Höhe der Finanzhilfe

Die Finanzhilfen betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Der maximale Betrag von 50 Prozent kann gekürzt werden (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).

Art. 127l Kriterien für die Priorisierung

Übersteigen die eingereichten oder zu erwartenden Gesuche um Förderung die verfügbaren Mittel, werden Gesuche für förderberechtigte Massnahmen, die vollständig und fristgerecht beim BAFU eingegangen sind, anhand der Kriterien dieses Artikels priorisiert:

- Höhe der beantragten Finanzhilfe im Verhältnis zur Gesamtmenge der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder zum Umfang der angestrebten Negativemissionen pro Tonnen CO₂eq über die Wirkungskdauer der Massnahme. Um Mitnahmeeffekte zu verhindern, muss der Betreiber nachweisen, dass bei der Berechnung der beantragten Finanzhilfe allfällige Förderungen von Bund, Kantonen und Gemeinden berücksichtigt wurden. Mitnahmeeffekte werden zudem verhindert, da die Investition (Return on Investment) berücksichtigt wird.. Das tiefste Verhältnis der Kosten im Vergleich zu den anderen eingereichten Gesuchen erhält die höchste Punktzahl (Bst. a).
- Umfang der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder der angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq. Die Wirkungsberechnung hat konservativ zu erfolgen. Sie ist einerseits Grundlage für das Verhältnis der Kosten zur Wirkung (Bst. a) und wird zudem separat bewertet. Für die Dekarbonisierung ist eine hohe Wirkung im Verhältnis der Treibhausgasemissionen des Betreibers relevant. Entsprechend erhält die grösste Wirkung im Verhältnis der Treibhausgasemissionen am Standort im Vergleich zu den anderen eingereichten Gesuchen die höchste Punktzahl (Bst. b).
- Risiko der Verlagerung der Produktion ins Ausland (Carbon Leakage) gemäss den im EHS verwendeten Carbon Leakage Faktoren. Massnahmen in Prozessen, die ein klar hohes Risiko ausweisen, erhalten eine hohe Punktzahl (Bst. c).

- Auswirkungen auf die Umweltbelastungen und die Kreislaufwirtschaft in der Schweiz. Massnahmen, die eine sehr hohe Reduktion der Umweltbelastung während des gesamten Lebenszyklus der betroffenen Anlagen und Produkte ermöglichen, erhalten die höchste Punktzahl (Bst. d). Die Kriterien gemäss Buchstaben c und d können schlussendlich zu einer Reduktion der Abhängigkeit von Importen und zur Versorgungssicherheit beitragen.

Die Berechnung des Umfangs der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die angestrebten Negativemissionen ist ein zentraler Faktor für die Förderung. Deshalb hat die Wirkungsberechnung konservativ zu erfolgen. Ist dies zweifelhaft, kann das BAFU eine Verifizierung auf Kosten des Betreibers verlangen (Art. 127j Abs. 5). Zeigt sich im Evaluationsbericht gemäss Artikel 127m Absatz 4, dass die angestrebte Wirkung in der Realität nicht erzielt wurde, kann die Finanzhilfe anteilmässig zurückgefordert werden (Art. 127o).

Das BAFU legt die Bewertung der Prioritätenliste in einer Mitteilung fest. Die mit der höchsten Punktzahl bewerteten Gesuche erhalten eine Finanzhilfe. Gesuche für Massnahmen, welche zwar fördertauglich wären, für die jedoch die zur Verfügung stehenden Mittel nicht für eine Förderung ausreichen, werden abgelehnt. Diese Gesuche können im Folgejahr erneut zur Beurteilung eingereicht werden. Es ist keine Warteliste vorgesehen. Die Zusage und die Höhe der Finanzhilfen werden durch das BAFU mit einer Verfügung festgelegt.

3. Abschnitt: Berichterstattung und Auszahlung der Finanzhilfen

Art. 127m Meldepflicht und Berichterstattung

Dem BAFU sind unverzüglich alle Änderungen zu melden, die sich auf die Gewährung oder die Höhe der Finanzhilfe auswirken könnten. Ebenfalls zu melden sind Änderungen der zuständigen Personen (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 Massnahmen 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. Damit die Auszahlung erfolgen kann, ist ebenfalls ein Bericht nach Absatz 2 einzureichen.

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 Umsetzungsbericht 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.

Das BAFU genehmigt den Bericht. Soweit für die Auszahlung der Finanzhilfe oder den Projektabschluss notwendig, können durch das BAFU weitere Angaben verlangt werden (Abs. 3).

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 gibt über die mittelfristige Wirkung der geförderten Massnahme Auskunft. 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. 4 Bst. a) dargelegt. Allfällige Abweichungen zur ursprünglich

geplanten Massnahme sind detailliert zu beschreiben und zu begründen und die vorgesehenen Korrekturmassnahmen sind abzubilden (Bst. b). Zeigt der Evaluationsbericht, dass die angestrebte Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die angestrebte Negativemissionen in Tonnen CO₂eq. in der Realität nicht erzielt wurden, kann die Finanzhilfe anteilmässig zurückgefordert werden (vgl. Art. 127o).

Das BAFU kann die Verifizierung des Evaluationsberichts durch eines der vom BAFU beauftragten EHS-Verifizierungsbüros auf Kosten des Betreibers verlangen. Dies ist bspw. dann der Fall, wenn der im Gesuch angegebene Umfang der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder der angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq mehr 20 Prozent höher ist als die tatsächliche Wirkung (Abs. 5).

Art. 127n Auszahlung der Finanzhilfen

Die Auszahlung der Finanzhilfe erfolgt nach Genehmigung des Berichts nach Artikel 127m Absatz 3. Ist ein Bericht unvollständig, so wird die Finanzhilfe zurückbehalten, bis der Bericht korrekt und genehmigt ist (Abs. 1).

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 verfügbten 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 (Abs. 2 sowie Art. 127o).

Art. 127o Rückforderung

Für die Priorisierung der Gesuche und somit die Gewährung der Finanzhilfen, ist der Umfang der angestrebten Verminderung der Treibhausgasemissionen oder die angestrebten Negativemissionen in Tonnen CO₂eq ein zentraler Faktor und somit konservativ zu berechnen. Mit dem Evaluationsbericht gemäss Artikel 127m Absatz 4 wird überprüft, ob die Wirkungsberechnung in der Realität erzielt wurde. Ist dies nicht der Fall und wurde die Wirkung um mehr als 20 Prozent überschätzt, wird die Finanzhilfe anteilmässig zurückgefordert. Legt der Betreiber jedoch dar, dass die tiefere Wirkung nicht in einer Überschätzung der Massnahmenwirkung zum Zeitpunkt der Gesuchseingabe oder in einer fehlerhaften Umsetzung der Massnahme begründet ist, sondern auf Faktoren beruht die unverschuldet sind (bspw. Produktionsrückgang), wird keine Rückzahlung gefordert. Die Beweispflicht liegt beim Betreiber der Anlagen.

Art. 127p Veröffentlichung von Informationen

Unter Wahrung des Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisses werden insbesondere Informationen zu den geförderten Massnahmen veröffentlicht. Publiziert werden die Namen und Adressen der Betreiber von Anlagen im EHS sowie die Projektträger von Anpassungsmassnahmen (Bst. a). Neben der Höhe der gewährten Finanzhilfen (Bst. b) und einer Beschreibung der Massnahmenart (Bst. c) werden die relevanten Inhalte aus den Gesuchen sowie relevante Inhalte aus den Berichten und Evaluationsberichten in einem geeigneten Detaillierungsgrad veröffentlicht.

10. Kapitel: Förderung und Information

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

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 Konsumentscheidungen 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 Stei-

gerung 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 fliegend 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 Interes-

sen 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 (Abs. 1). 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 (Abs. 2).

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 Ziele im Klimaschutz. 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. Stützt sich die Berichterstattung auf eigene Szenarioanalysen der FINMA, so sind die verwendeten Szenarien, Methoden, Zeithorizonte und Annahmen soweit möglich offenlegen.

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 2003⁸³). 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). Stützt sich die Berichterstattung auf eigene Szenarioanalysen der SNB, so sind die verwendeten Szenarien, Methoden, Zeithorizonte und Annahmen soweit möglich offenlegen.

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.

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 gewerbsmässigen Personentransport nach Artikel 6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009⁸⁴ (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 2009⁸⁵ (VPB) auf Betriebsbeauftragte übertragen. Betreiben diese Betriebsbeauftragte die Linien mit eigenen Fahrzeugen, so können sie auch Beiträge erhalten.

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. Für Fahrzeuge, welche 2025 in Betrieb genommen werden, wird es eine Übergangslösung geben, festgehalten in der Richtlinie. Das BAV wird zur Vereinfachung und Standardisierung der Gesuche Musterformulare erstellen und auf der Homepage zur Verfügung stellen.

Art. 129c Voraussetzung für die Förderung

Beiträge werden nur an Fahrzeuge entrichtet, die zu mindestens 75 Prozent 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,

⁸³ SR 951.11

⁸⁴ SR 745.1

⁸⁵ SR 745.11

die sich im Eigentum des konzessionierten TU oder des Betriebsbeauftragten befinden. Leasing wird akzeptiert, sofern die Fahrzeuge in der Bilanz der Gesuchstellerin aufgeführt werden. 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 Dieselmotoren 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 von jährlich maximal 47 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 wird sichergestellt, 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. Die genaue Prüfung wird in der Richtlinie erläutert.

11. Kapitel: Vollzug

Art. 130 Abs. 1, 4^{bis}, 5, 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. 127a -127g) obliegen dem BAZL (Abs. 8). Für den Vollzug der Förderung von elektrischen Antriebstechnologien (siehe Art. 129b-129f) ist das BAV zuständig (Abs. 9).

Die redaktionelle Änderung in Absatz 5 betrifft nur den italienischen Text.

Absatz 7 wird redaktionell angepasst, da die Abkürzung für das BAZL bereits in Artikel 127a 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 überstieg⁸⁶. 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 wird alle Landnutzungsarten auf der gesamten Landesfläche berücksichtigen, so wie sie im Treibhausgasinventar im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)⁸⁷ abgebildet werden. Die Anrechnung erfolgt nicht mehr gegenüber einem Referenzwert. Im Kontext des Netto-Null-Ziels 2050 wäre die Abrechnung gegenüber eines Referenzwertes nicht zielführend, da mit der Anwendung eines Referenzwertes eine systematische Abweichung von Null in die Bilanzierung eingeführt würde.

Art. 132 Vollzugsentschädigung

Diese Entschädigung deckt den Aufwand der Bundesverwaltung zum Vollzug des CO₂-Gesetzes, der aus den in den Erläuterungen zu Artikel 38 CO₂-Gesetz festgehaltenen Vollzugsaufgaben entsteht.⁸⁸ Entsprechend wird ein Anteil der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe zur Finanzierung des Vollzugsaufwands im Bundeshaushalt zurückbehalten. Bisher wurde die Vollzugsentschädigung als Prozentsatz der laufenden Einnahmen aus der CO₂-Abgabe festgelegt, wie dies auch bei anderen zweckgebundenen Fiskaleinnahmen des Bundes die Praxis ist. Neu legt die Verordnung einen Höchstbetrag von 23,4 Millionen Franken pro Jahr für den durch die CO₂-Abgabe gedeckten Vollzugsaufwand fest. Per Ende 2024 betrugen die massgeblichen Vollzugsausgaben rund 23,35 Millionen (entspricht 2% der laufenden Einnahmen aus der CO₂-Abgabe gemäss Voranschlag 2025), der Betrag wurde durch das BAFU mit einer umfassenden Erhebung der Vollzugsausgaben in der Bundesverwaltung ermittelt.

Eine Änderung an der bisherigen Regelung drängt sich auf, da die Einnahmen der CO₂-Abgabe aufgrund der Lenkungswirkung laufend abnehmen. Zudem schwanken die effektiv erzielten Einnahmen von Jahr zu Jahr deutlich und eine Prognose ist schwierig. Um dennoch eine möglichst genaue Entschädigung für den Vollzugsaufwand der Bundesverwaltung sicherzustellen, werden neu die zum Vollzug nötigen und tatsächlich budgetierten Vollzugsausgaben durch die CO₂-Abgabe gedeckt.

⁸⁶ 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.

⁸⁷ Treibhausgasinventar der Schweiz. Verfügbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Klima > Daten, Indikatoren und Karten > Daten > Treibhausgasinventar.

⁸⁸ Es sind dies die Aufwände

- für den Vollzug CO₂-Abgabe deren Rückverteilung und Rückerstattung, inklusive der Verminderungsverpflichtung, des Emissionshandels und des Betriebs des nationalen Emissionshandelsregisters;
- für den Vollzug diverser Fördergefässe: Technologiefonds, Absicherung von thermischen Netzen, Gebäudeprogramm auf Bundesebene (inkl. Programmkommunikation), indirekte und direkte Geothermie, erneuerbare Gase, Solarthermie, Dekarbonisierung der EHS Anlagen, grenzüberschreitender Personenfernverkehr auf der Schiene, elektrische Antriebs-technologien im öffentlichen Verkehr;
- für die Umsetzung der Marktmechanismen gemäss Übereinkommen von Paris in der Schweiz und die Abwicklung von Kompensationsprojekten in der Schweiz und im Ausland inkl. Abschluss bilateraler Verträge mit einzelnen Staaten;
- für den Betrieb des HKN-Systems und die Sicherstellung der Qualität der erneuerbaren Brenn- und Treibstoffe;
- für den Vollzug der Pflicht zur Beimischung erneuerbarer Flugtreibstoffe;
- für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Fahrzeuge (Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattel-schlepper sowie schwere Nutzfahrzeuge);
- für die Durchsetzung der Sanktionen und Strafverfolgung für die vorgenannten Instrumente;
- für die Erfüllung der internationalen Verpflichtung zur Berichterstattung;
- für die Koordination und der Vollzug der Förderung von Anpassungsmassnahmen und Bereitstellung von Grundlagen;
- für den Vollzug der Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Information sowie der Aus- und Weiterbildung;
- für die Vor- und Nachbereitung klimapolitischer Geschäfte für Bundesrat und Parlament.

Vgl. Botschaft vom 16. September 2022 zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 (BBl 2022 2651), S. 90 f, inkl. Anpassungen aufgrund von Änderungen der Vorlage des Bundesrates durch das Parlament.

Das BAFU ermittelt die massgeblichen Vollzugsausgaben jeweils auf die Erarbeitung des Voranschlags hin (z.B. Frühling 2025 für den Voranschlag 2026 mit IAFP 2027-2029). Anpassungen im Vollzugaufwand sind insbesondere dann zu erwarten, wenn Gesetz oder Verordnung neue Vollzugsaufgaben vorsehen. Der ermittelte Betrag wird dann jeweils im Voranschlag und Finanzplan sowie in der Rechnung bei den laufenden Einnahmen der CO₂-Abgabe zur Herleitung des massgeblichen zweckgebundenen Reinertrags in Abzug gebracht. Übersteigen die ermittelten Vollzugsausgaben den in der Verordnung festgelegten Höchstbetrag oder zeichnet sich ab, dass die Vollzugsausgaben bspw. aufgrund einer Gesetzesrevision ansteigen dürften, so muss der Höchstsatz in der Verordnung im Rahmen einer Verordnungsänderung angepasst werden.

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

Absatz 1 Buchstabe *b* wird ergänzt, weil neben dem BFE das EDA und das SECO zu allen Gesuchen von Projekten im Ausland einbezogen werden müssen. Ausserdem werden zur Klarheit auch explizit die Projektskizzen erwähnt, die insbesondere im Ausland fast jedem Gesuch vorhergehen. Absatz 1 Buchstabe *b* Ziffer 1 wird auch 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.⁸⁹

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 4 die bisherige Amortisati-

⁸⁹ 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 Verwaltungsmitgliedstaats, ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1030, ABl. L, 2024/1030, 5.4.2024.

onsdauer von bis zu vier Jahren, sowie bei Infrastrukturmassnahmen von bis zu acht Jahren. Die Amortisationsdauer berechnet sich gemäss BFE Richtlinie⁹⁰.

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 die Bevölkerung und an die 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 (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 30. April 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 Absatz 2 und 17c Absatz 2), die nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemessen werden, tritt erst per 1. Mai 2025 in Kraft.

⁹⁰ 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. 146ag Gesuche für Finanzhilfen für Anpassungsmassnahmen und für Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS

Auch 2025 soll ein Gesuch für Finanzhilfen nach Artikel 127h Absatz 4 und Artikel 127j Absatz 4 eingereicht werden können. Für Massnahmen zur Vermeidung von Schäden ist das Gesuch bis am 31. August 2025 (Abs. 1), für Massnahmen zur Dekarbonisierung von Anlagen im EHS bis zum 31. Juli 2025 (Abs. 2) einzureichen. Das BAFU stellt für den Fall, dass das Informations- und Dokumentationssystem (CORE) noch nicht zur Verfügung steht, ein Formular zur Verfügung.

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 müssen nachgewiesen und garantiert werden (Beispielweise durch ein WBC-Zertifikat⁹¹). Bei der Entsorgung der Baumaterialien dürfen keine Schadstoffe in Ökosysteme gelangen. Der Partnerstaat muss über entsprechende Richtlinien verfügen.

Bei Projekten oder Programmen im Ausland muss die gesuchstellende Person im Rahmen der Projektkonzipierung eine Konsultierung von den 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, und dass die Technologie in der Praxis anwendbar ist. Dazu muss die Technologie derzeit in (wissenschaftlichen) Fachkreisen diskutiert werden und ihre Anwendung akzeptiert sein. Oder aber die Technologie wurde

⁹¹ EBC- und WBC-Richtlinien & Dokumente. European Biochar Certification. Verfügbar unter: www.european-biochar.org > Pflanzenkohle Richtlinien > EBC- und WBC-Richtlinien & Dokumente.

bereits unter vergleichbaren geografischen Bedingungen und in vergleichbarem Umfang erfolgreich eingesetzt.

Mit der Inbetriebnahme des HKN-Systems soll der Einsatz erneuerbarer Brenn- und Treibstoffe über das HKN-System 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 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 ist neu nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen, 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 Düngerbewilligung 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).⁹² 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)⁹³ 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 Wärmeverbünden

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, 3.5 und 4.7 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.

⁹² SR 916.171

⁹³ SR 814.81

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.

In Ziffer 1.3 von Anhang 4a werden die Zielwerte (z) und Steigungsparameter (a) gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz bzw. gemäss der geänderten EU-Regelung⁹⁴ 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 Personenwagen⁹⁵. 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)⁹⁶. 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 Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung 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 für die Anrechnung an eine Neuwagenflotte.

Anhang 4c Berechnung der CO₂-Emissionen

Der neue Anhang 4c zeigt für alle Fahrzeugarten in Formeln auf, wie die massgebenden CO₂-Emissionen in Anwendung der Artikel 25 ff der CO₂-Verordnung berechnet werden.

Da bei den schweren Fahrzeugen im Rahmen der Berechnung der massgebenden CO₂-Emissionen der Gewichtungsfaktor der jeweiligen Untergruppe (MPW_{sg}) 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,

⁹⁴ 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.

⁹⁵ Siehe Fussnote 94.

⁹⁶ Vgl. Artikel 1 und Anhang I Ziffer 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 sowie des Durchführungsbeschlusses (EU) 2021/781 der Kommission, siehe Fussnoten 20 und 21.

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.

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.

Anhang 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.

Anhang 12a Indirekte Nutzung hydrothermalen Ressourcen für die Wärmebereitstellung

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 dem EHS unterstellt sind. 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.

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. Dabei ist in der Regel auf Rechnungsunterlagen abzustellen.

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 revidierten Richtlinie (EU) 2018/2001⁹⁷, 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 revidierten Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen.

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 diese nur einmalig angerechnet werden. Dies indem sie tatsächlich verrechnet

⁹⁷ 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) 2024/1711, ABl. L, 2024/1711, 26.06.2024.

und die entsprechenden Herkunftsnachweise im HKN-System (vgl. Erläuterungen zu Kap. 7a) dem Betreiber von Anlagen im EHS zugewiesen werden müssen. Ergänzend wird mit Buchstabe h die bisherige Praxis für Stoffe, die nicht im HKN-System 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. Die Bestimmung der Klimawirkung erfolgt dabei gemäss Artikel 56a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066⁹⁸. Dazu 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.

In Ziffer 2.2 wird die Fussnote aktualisiert, um auf die aktuelle Version der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/2066⁹⁹ 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-Systems 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 in physisch identifizierbaren Chargen an das Luftfahrzeug geliefert, 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).

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

⁹⁸ 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) 2024/2493, ABl. L, 2024/2493, 27.09.2024.

⁹⁹ 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) 2024/2493, ABl. L, 2024/2493, 27.09.2024.

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 Prozent, 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 erneuerbaren Treibstoffanteile auf den Rechnungen ausgewiesen sind und dass eine entsprechende Menge an Herkunftsnachweisen im HKN-System in der Regel durch den Anbieter von Flugtreibstoffen dem EHS zugewiesen wurden. 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 zweite** 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.

Anhang 19 Speicherung und chemische Bindung von CO₂

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/EG¹⁰⁰ genehmigten Speicherstätte im Ausland erfolgen (Ziff. 1.4).

¹⁰⁰ 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, ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114; 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 vom 9. Juni 2017¹⁰¹ über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister

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. l

In Buchstabe l 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 1996¹⁰²

Ersatz von Ausdrücken

Zur Vereinheitlichung der Begrifflichkeiten mit dem Umweltschutzgesetz wurde 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.

Im Zuge des Ersatzes des Begriffs «biogen» durch den Begriff «erneuerbar» werden zudem im ganzen Erlass die Bezeichnungen der Produkte Bioethanol, Biomethanol, Biodimethylether und Biowasserstoff an die neue Terminologie angepasst.

Art. 19a Einleitungssatz und Bst. i

Die Liste der erneuerbaren Treibstoffe wird durch die Aufnahme des Buchstabens i präzisiert. Unter diesen Buchstaben fallen alle Treibstoffe, die mittels Hydrierung aus pflanzlichen und tierischen Estern, Fettsäuren, Ölen und Altölen hergestellt werden. Diese Präzisierung erfolgt, da solche Treibstoffe vermehrt auf den Markt kommen und diese sich aufgrund ihres Herstellungsprozesses bzw. ihrer Eigenschaften von den in den Buchstaben b, g und h dieses Artikels genannten Treibstoffen unterscheiden.

Art. 19h Abs. 1

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. 48 Abs. 3 Bst. a

Auf Antrag des BAZG wird Artikel 48 Absatz 3 Buchstabe a MinöStV angepasst. Auf den 1. Januar 2024 wurde die Verwirkung von Rückerstattungsansprüchen in Artikel 48 MinöStV neu geregelt. Seitdem müssen Rückerstattungsgesuche grundsätzlich innerhalb von 6 Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres, in dem der Treibstoff verbraucht wurde, eingereicht werden (Abs. 2). Die meisten Unternehmen haben das Kalenderjahr als Geschäftsjahr, jedoch kann es auch davon abweichen (z. B. Juli bis Juni oder Oktober bis September). In Absatz 3 Buchstabe a wurde geregelt, dass für Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller, die nicht nach Artikel 957 Absatz 1 des Obligationenrechts (OR)¹⁰³ zur Führung einer Buchhaltung verpflichtet sind, als Geschäftsjahr das Kalenderjahr gilt. Im Fokus dieser Regelung standen Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller, die nicht an ein Geschäftsjahr gebunden sind (z. B. eine Privat-

¹⁰¹ SR 431.841

¹⁰² SR 641.611

¹⁰³ SR 220

person, die die Steuerrückerstattung für in einer stationären Stromerzeugungsanlage verbrauchtes Dieselöl beantragt).

Im Nachhinein zeigte sich, dass der unter Absatz 3 Buchstabe a gewählte Bezug zu Artikel 957 Absatz 1 OR in bestimmten Konstellationen unbeabsichtigte, für die Gesuchstellerin oder den Gesuchsteller nachteilige Folgen haben kann. Ein konkretes Beispiel dafür: Ein kleines, nach Artikel 957 nicht zur Buchführung verpflichtetes Skigebiet hat ein Geschäftsjahr November bis Oktober. Im November 2025 reicht es das Rückerstattungs-gesuch für Pistenfahrzeuge für das Geschäftsjahr November 2024 bis Oktober 2025 ein. Da für das Skigebiet nach Artikel 48 Absatz 3 Buchstabe a MinöStV das Kalenderjahr als Geschäftsjahr gilt, wäre der Rückerstattungsanspruch für die Treibstoffverbräuche November und Dezember 2024 verwirkt. Grund: Das Gesuch dafür hätte bis zum 30. Juni 2025 eingereicht werden müssen (6 Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, das für das Skigebiet gestützt auf den bisherigen Art. 48 Abs. 3 Bst. a MinöStV als Geschäftsjahr gilt).

Mit der vorliegenden Anpassung wird diese unbeabsichtigte Wirkung der Ordnungsrevision per 1. Januar 2024 beseitigt.

Art. 49 Art und Umfang

Artikel 49 wird infolge der teilweisen Aufhebung der Rückerstattung der Mineralölsteuer an die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) 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. Die Festlegung des Ortsverkehrs ergibt sich aus Artikel 5 der Verordnung vom 4. November 2009¹⁰⁴ über die Personenbeförderung (VPB). Er umfasst demzufolge Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen (Art. 5 Abs. 1 VPB). Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen nicht mehr als rund 1,5 km von Haltestellen der Linien entfernt sind, die der Groberschliessung dienen und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind (Art. 5 Abs. 4 VPB). Damit bleibt beispielsweise die PostAuto-Linie 100 (Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg) rückerstattungsberechtigt. Das Rückerstattungsverfahren erfolgt wie bis anhin nach dem Selbstdeklarationsprinzip. Das heisst, die KTU nehmen selbstständig die Ausscheidung der von ihnen betriebenen konzessionierten Linien vor. In Streitfällen entscheidet das für die Konzessionserteilung zuständige BAV abschliessend über die Zuordnung einer Linie (Abs. 2). Es unterstützt die Steuerbehörde und die KTU im Einzelfall auch bei diesbezüglichen Unklarheiten oder Unstimmigkeiten.

Ab dem 1. Januar 2030 ist die Steuerrückerstattung nur noch insoweit möglich, als die KTU 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.

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).

¹⁰⁴ SR 745.11

Art. 50 Abs. 2 Bst. c und Abs. 3

In Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe c wird die bisher verlangte Identifikationsangabe „Fahrgestellnummer“ durch „Stammnummer“ ersetzt. Beides sind Nummern, die ein Fahrzeug eindeutig identifizieren. Die Anpassung erfolgt hinsichtlich der Digitalisierung der Rückerstattungsgesuche beim BAZG. Für jedes Fahrzeug muss der Gesuchsteller die Identifikationsangabe in der Rückerstattungsplattform „Taxas“ erfassen. Durch den Wechsel von der 17-stelligen alphanumerischen Fahrgestellnummer zur 9-stelligen numerischen Stammnummer wird die Erfassung erleichtert und wird weniger fehleranfällig.

Artikel 50 erhält zudem einen neuen Absatz 3, der die Forderung aus der Vernehmlassung nach einer administrativ schlanken Umsetzung der Unterscheidung zwischen Ortsverkehr und ausserhalb des Ortsverkehrs aufnimmt. Den KTU wird mit der neuen Bestimmung ermöglicht, die nicht steuerbegünstigte Fahrleistung im Ortsverkehr und die steuerbegünstigte Fahrleistung ausserhalb des Ortsverkehrs mittels des jeweiligen prozentualen Anteils an der gesamten Fahrleistung ihrer Fahrzeugflotte zu ermitteln. Dieses Vorgehen vermindert den administrativen Aufwand der KTU insbesondere in Fällen, in denen die einzelnen Fahrzeuge nicht ausschliesslich im oder ausserhalb des Ortsverkehrs, sondern gemischt eingesetzt werden.

Anhang 2

Der Steuertarif für erneuerbare Treibstoffe im Anhang 2 wird im Wortlaut an den neuen Artikel 19a Buchstabe i MinöStV sowie an die neue Terminologie bezüglich der erneuerbaren Treibstoffe angepasst. Zudem wird er leserfreundlicher gestaltet, indem alle Positionen mit Bemessungsgrundlage je 1000 l bzw. je 1000 kg in je einen Block zusammengefasst werden. Innerhalb der beiden Blöcke wird nach aufsteigender Zolldarstellungsnummer sortiert. Materiell ändert sich am Steuertarif nichts.

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 2023¹⁰⁵ 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 vom 16. Oktober 2024 über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr¹⁰⁶

Art. 58a Finanzielle Förderung

Der grenzüberschreitende Personenfernverkehr auf der Schiene soll längstens bis Ende 2030 mit höchstens 30 Millionen Franken pro Jahr gefördert werden. 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.

¹⁰⁵ AS 2023 629

¹⁰⁶ SR 745.16.

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

- 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 konkurrierenden Angebote vor, und ist absehbar, dass die vorhandenen finanziellen Mittel für alle zu erwartenden

den 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 eine definitive Entscheidung 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. Diese Fördermittel gem. Artikel 37a des CO₂-Gesetz sind von den Rechnungslegungsvorschriften der ARPV ausgenommen, da es sich nicht um Fördermittel nach PBG oder dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957¹⁰⁷ handelt (vgl. Art. 1 Bst. d ARPV). Auch die weiteren Bestimmungen zum Bestellverfahren kommen nicht zur Anwendung. Aus diesem Grund wird die Berichterstattung in der Verfügung festgelegt.

¹⁰⁷ SR 742.101

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Gemässdem vom Parlament verabschiedeten CO₂-Gesetzes belaufen sich die Fördermittel auf jährlich maximal 592 Millionen Franken (davon 370 Millionen Franken aus der CO₂-Abgabe). Die Förderinstrumente sind in Tabelle 2 aufgelistet.

Instrument	Jährlicher Beitrag (Mio. CHF)	Finanzierungsquelle; Befristung
Technologiefonds (Art. 35 CO ₂ -Gesetz)	max. 25	CO ₂ -Abgabe; unbefristet
Förderung von erneuerbarer Wärme (= direkte und indirekte Geothermie + ern. Gase + Solarthermie) (Art. 33a und 34a CO ₂ -Gesetz)	max. 45	CO ₂ -Abgabe; Geothermie und Solarthermie bis 2030, erneuerbare Gase bis 2035
Bundesbeitrag Gebäudeprogramm (Art. 34 CO ₂ -Gesetz)	Ca. 300	CO ₂ -Abgabe; unbefristet
Massnahmen zur Verminderung von THG-Emissionen im Luftverkehr (Art. 37a CO ₂ -Gesetz)	max. 40	Versteigerungserlöse aus EHS Luftfahrt; bis 2030
Grenzüberschreitender Personenverkehr auf der Schiene (Art. 37a CO ₂ -Gesetz)	max. 30	Versteigerungserlöse aus EHS Luftfahrt; bis 2030
Förderung von Massnahmen zur Vermeidung von Schäden (Art. 37c CO ₂ -Gesetz)	max. 25	Versteigerungserlöse aus EHS Anlagen; bis 2030
Dekarbonisierung von Anlagen im Emissionshandelssystem (Art. 37c CO ₂ -Gesetz)	max. 45	Versteigerungserlöse aus EHS Anlagen; bis 2030
Anlagen zur Herstellung von synthetischen Flugtreibstoffen (Art. 103b Luftfahrtgesetz)	max. 25–30	Max. 20 Mio. allg. Bundeshaushalt + 5–10 Mio. Mineralölsteuer Luftfahrt; bis 2029
Umstellung auf elektrische Busse und Schiffe des öffentlichen Verkehrs (Art. 41a CO ₂ -Gesetz)	max. 47	teilw. gegenfinanziert über Mehreinnahmen Mineralölsteuer; bis 2030
Aus- und Weiterbildung sowie Öffentlichkeitsarbeit (Art. 41 CO ₂ -Gesetz)	max. 5	Allg. Bundeshaushalt; unbefristet
Total	max. 592	

Tabelle 2: Übersicht der Förderinstrumente gemäss dem CO₂-Gesetz; Die jährlichen Beiträge sind abhängig von den Erträgen der jeweiligen Finanzierungsquellen

Für den Vollzug der Instrumente wurde in der Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024¹⁰⁸ 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

¹⁰⁸ BBI 2022 2651

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 sowie die Personalausgaben für den Vollzug der Verordnungsbestimmungen sind grundsätzlich gemäss Artikel 38 CO₂-Gesetz über die CO₂-Abgabe gegenfinanziert. Die dafür vorgesehene Aufwandsentschädigung (Art. 132 der CO₂-Verordnung) beträgt neu maximal 23,4 Millionen Franken, wobei der genaue Betrag (2025 rund 23,4 Mio. Franken) jeweils für den Voranschlag ermittelt und im Ertragskredit des BAZG (E110.0119 CO₂-Abgabe auf Brennstoffen) berücksichtigt wird. Nicht über die CO₂-Abgabe gegenfinanziert wird der Vollzugsaufwand der Förderung von Massnahmen zur Reduktion der Emissionen der Luftfahrt. Dieser Aufwand wird (in Abweichung von der Botschaft zum CO₂-Gesetz) gemäss Artikel 38 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel¹⁰⁹ (MinVG) aus den zweckgebundenen Mitteln gemäss Artikel 1 Absatz 2 MinVG gegenfinanziert.

Am 29. Januar hat der Bundesrat zudem die Vernehmlassung zum Entlastungspaket 27 eröffnet.¹¹⁰ Vorgesehen ist u.a. eine Priorisierung der Subventionen im Klimabereich. Neu sollen die zwei mit dem KIG beschlossenen Finanzhilfen aus dem zweckgebundenen Anteil der CO₂-Abgabe und nicht mehr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert werden. Neben dem Impulsprogramm für den Ersatz von Wärmeerzeugungsanlagen und Massnahmen im Bereich der Energieeffizienz sowie der Förderung neuer Technologien bei Unternehmen sollen noch die Förderung zur Geothermie-Nutzung und die Einlage in den Technologiefonds weitergeführt werden. Die weiteren, bisher aus der CO₂-Abgabe finanzierten Subventionen (Gebäudeprogramm, indirekt genutzte Geothermie, kommunale und regionale Energieplanung, Produktion erneuerbarer Gase, Nutzung von Solarthermie als Prozesswärme), sollen aufgehoben werden. Namentlich soll damit das Gebäudeprogramm künftig nicht mehr durch den Bund mitfinanziert werden. Zusätzlich soll auf eine Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene (inkl. Nachtzüge; Art. 37a Abs. 1 Bst. a CO₂-Gesetz sowie Änderungen der ARPV im Rahmen der vorliegenden Änderung der CO₂-Verordnung) sowie der alternativen Antriebstechnologien (Art. 41a CO₂-Gesetz sowie Artikel 129b ff CO₂-Verordnung gemäss vorliegender Änderung) verzichtet werden. Nach der Vernehmlassung wird der Bundesrat voraussichtlich im September 2025 die Botschaft zum Entlastungspaket 2027 verabschieden. Das Parlament könnte somit in der Wintersession 2025 mit der Beratung des Entlastungspakets 27 beginnen. Ein Inkrafttreten der Gesetzesanpassungen ist auf Anfang 2027 vorgesehen.

4.2 Auswirkungen auf die Kantone und die Gemeinden

Der Vollzug der Bestimmungen dieser Vorlage obliegt mehrheitlich dem Bund. Die Kantone sind gemeinsam mit den Gemeinden für die Aktualisierung des GWR zuständig. Die diesbezüglichen Verordnungsbestimmungen nutzen wo möglich Synergien zu bestehenden Prozessen. Des Weiteren sind die Kantone 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 solchen 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 fossilsfreie Antriebe im öffentlichen Verkehr, deren Kosten zumindest teilweise auf die Kantone oder Gemeinden als Besteller des öffentlichen Verkehrs zurückfallen können.

¹⁰⁹ SR 725.116.2

¹¹⁰ Bundesrat eröffnet Vernehmlassung zum Entlastungspaket 27. Medienmitteilung des Bundesrats vom 29. Januar 2025. Abzurufen unter: www.admin.ch > Dokumentation > Medienmitteilungen.

Kantone und Gemeinden können von der Förderung von Anpassungsmassnahmen und der Förderung von Plattformen und Öffentlichkeitsarbeiten im Bereich des Klimaschutzes profitieren. Die Kantone und 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 37 Prozent sinken. Die verbleibenden Verminderungsleistungen sollen im Ausland erbracht werden. Dies erfolgt über die Kompensationspflicht für die Importeure fossiler Treibstoffe. Der 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 die Gesundheit sowie 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 (vgl. Änderungen von Art. 34 CO₂-Gesetz, welche keine Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsebene bedingen). Das trägt zu einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Produktionsfaktoren bei. Weil gewisse Baustoffe zudem CO₂ speichern können, unterstützt diese Massnahme auch den Aufbau negativer Emissionen. Um die CO₂-Bilanz von Baumaterialien zu berücksichtigen, soll zukünftig die Massnahme M-12 "Umfassende Sanierung mit Minergie-Zertifikat" aus dem Harmonisierten Fördermodell der Kantone HFM 2015¹¹¹ mit Eco-Zusatz von jedem Kanton angeboten werden müssen. Dies ist der aktuell einzig verfügbare Gebäudestandard, welcher die CO₂-Bilanz standardisiert einbezieht und im Rahmen eines Förderprogramms einfach vollzogen werden kann. Die Einführung von allfälligen weiteren Massnahmen soll im Rahmen einer Revision des HFM 2015 diskutiert und entwickelt werden.

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 effektiv Fördermittel beantragt werden.

Neue Handlungspflichten für Unternehmen generiert die Vorlage im Bereich Luftfahrt aufgrund der Beimischpflicht, siehe Artikel 92a. Damit verbunden ist auch ein Vollzugsaufwand. Die Bestimmungen zur Beimischpflicht sollen von der EU übernommen werden, wo sie schon anwendbar sind. Damit werden für die betroffenen Marktteilnehmer in der Schweiz kostenverursachende Regelungsdifferenzen «Swiss Finish» vermieden und damit auch Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen europäischen Ländern. Konkret sollen die Prozesse und Instrumente des Vollzugs wo immer möglich direkt von der EU über-

¹¹¹ HFM 2015 Revidierte Fassung vom September 2016

nommen werden. Die betroffenen Akteure aus der Luftfahrt sind grösstenteils bereits in der EU pflichtig und erfahren dadurch keinen Mehraufwand. Der Mehraufwand für Treibstofflieferanten wird soweit als möglich reduziert, indem für den Vollzug innerhalb der Schweiz auf das HKN-System gesetzt wird. Der mit der EU harmonisierte Geltungsbereich der Beimischpflicht reduziert die Anzahl betroffener Treibstofflieferanten in der Schweiz auf rund ein Dutzend. Hier sind zumeist die europäischen Muttergesellschaften bereits von der Beimischpflicht in der EU betroffen, entsprechend kann der Zusatzaufwand für die Umsetzung in der Schweiz nicht genau angegeben werden. Der Vollzug findet wo immer möglich über IT-Tools statt, insbesondere über bereits anderweitig genutzte wie das HKN-System.

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. Dazu müssen sie einmalig einen Monitoringkonzept erstellen und anschliessend jährlich die Angaben zur Klimawirkung berichten. Sie werden dabei auf ein IT-Tool der EU zurückgreifen können, das eine weitgehende Automatisierung der Bestimmung der Klimawirkung erlaubt. Je nachdem, wie viele eigene primäre Daten ein Betreiber miteinbeziehen will, variieren die geschätzten Kosten von sehr gering (bei Nutzung der vom IT-Tool bereitgestellten sekundären Daten) bis zu einige Tausend Franken pro Jahr. Betroffen sind rund 200 in- und ausländische Luftfahrzeugbetreiber. Da das IT-Tool bereits eine wesentliche Entlastungsmassnahme für die Angabe der Klimawirkung der weiteren klimawirksamen Emissionen darstellt, wurden keine weiteren Massnahmen geprüft.

Neue Handlungspflichten entstehen durch die Angabe von klimawirksamen Emissionen auf Flugangeboten. Davon sind neben den Luftfahrzeugbetreibern auch schätzungsweise rund 1'100 Reisebüros und zudem auch Onlinereiseveranstalter betroffen. Sie müssen sicherstellen, dass die geforderten Angaben auf ihren Angeboten ersichtlich sind. Für die Ermittlung der Emissionen können sie unter anderem auf bestehende Emissionsrechner zurückgreifen. Der Zusatzaufwand dürfte sich deshalb in Grenzen halten.

Durch die Einführung von Emissionsvorschriften für neue schwere Fahrzeuge entstehen neue Handlungspflichten. Davon betroffen ist eine einstellige Zahl von Generalimporteuren sowie eine zweistellige Zahl von kleineren Parallel- und Direktimporteuren. Die Importeure müssen ihre Flottenplanung darauf ausrichten, ihre individuelle Zielvorgabe einzuhalten; andernfalls müssen sie eine Sanktion entrichten. Die administrativen Aufwände für die Flottenoptimierung liegen bei grossen Importeuren im Bereich von wenigen Tausend Franken pro Jahr. Die Opportunitätskosten der Zieleinhaltung, etwa Margen- oder Umsatzverluste durch die Absatzsteuerung, können nicht näher beziffert werden. Alternativen zur Einführung einer an die EU-Regelung angelehnten Zielwertregelung wurden nicht geprüft. Als Entlastung können sich die Importeure zu Emissionsgemeinschaften zusammenschliessen sowie zusätzlich und abweichend von der EU-Regelung einzelne Fahrzeuge in Flotten anderer Importeure übertragen. Ausserdem können sie sich die CO₂-Reduktion durch die Verwendung synthetischer Treibstoffe anrechnen lassen.

Verschärfungen bei bestehenden Instrumenten sind primär im EHS, bei den Emissionsvorschriften für neue Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, sowie bei der Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung vorgesehen. Wie bisher wird bei diesen Instrumenten bei Nichteinhaltung der Vorgaben eine Sanktion fällig. Der Vollzugsaufwand 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.¹¹² Die Erlöse aus den Versteigerungen werden unter anderem zur Förderung der erneuerbaren Flugtreibstoffen und der Dekarbonisierung von Anlagen im EHS eingesetzt.

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. Auch von der Pflicht zur Angabe Emissionen auf Flugangeboten können KMUs betroffen sein.

¹¹² SR 0.814.011.268

Konsumentinnen und Konsumenten erhalten mit der Angabe von Emissionen 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.

Energetische Sanierungen von Wohngebäuden, z.B. im Rahmen des Gebäudeprogramms, 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)¹¹³ 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 Treibhausgasen¹¹⁴ (sowie weiteren Effekten auf Umwelt- und Gesundheit) zu vermindern. Klimaschutzmassnahmen sind insofern wirtschaftlich sinnvoll, als dass sie hohe Kosten durch Klimaschäden, Naturkatastrophen und Anpassungsmassnahmen vermeiden und damit, verbunden mit der geförderten Innovation, mittel- bis langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft fördern. 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 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.

¹¹³ SR 221.213.11

¹¹⁴ Vgl. Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs. Abrufbar unter: www.are.admin.ch > Mobilität > Grundlagen und Daten > Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs. www.are.admin.ch > Mobilität > Grundlagen und Daten > Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs.

5 Datenschutz

Bezüglich Datenschutz ist festzuhalten, dass sich der Umfang der allfälligen Bearbeitung von Personendaten aus dem jeweiligen Zweck der Bearbeitung ergibt und nur diejenigen Daten, und nur in dem Umfang bearbeitet werden dürfen, wie es für ebendiesen Zweck notwendig ist.

6 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Im Rahmen des Übereinkommens von Paris hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 50 Prozent zu reduzieren. Die Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 ermöglicht es, diese Ziele einzuhalten. Die vorliegenden Ausführungsbestimmungen sind demnach kompatibel mit den Schweizer Verpflichtungen unter dem Übereinkommen von Paris.

Die Verordnungsänderungen sind ebenfalls mit dem Abkommen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung ihrer jeweiligen EHS¹¹⁵ sowie zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr¹¹⁶ kompatibel.

¹¹⁵ SR 0.814.011.268

¹¹⁶ SR 0.748.127.192.68