



Herr Bundesrat Röstli
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 21. Oktober 2024 sgv-dp/ap

Vernehmlassungsantwort: Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli, sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Publikation vom 26. Juni 2024 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, zu den Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen

Der sgv steht der Vorlage kritisch gegenüber. Von zentraler Bedeutung ist, dass die neuen regulatorischen Bestimmungen zu stabilen Rahmenbedingungen, langfristiger Investitionssicherheit und gleich langen Spiessen gegenüber in- und ausländischen Konkurrenten (auch von ausserhalb der EU) führen bzw. diese weiter fördern. Dies ist nur ungenügend gegeben.

Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind bei der Umsetzung der Gesetzesrevision die Unterschiede innerhalb der EU zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass für die Schweiz entsprechende Ziele festzulegen sind, welche mit den Zielen vergleichbarer EU-Mitgliedstaaten übereinstimmen würden (u. a. Marktgrösse, Kaufkraft, Topographie).

Weiter gehören bei der Förderung gleich lange Spiesse für alle Energieträger dazu, die klimaneutral sind und zur Defossilisierung beitragen. Weiter ist darauf zu verzichten, die geförderte Verwendung klimaneutraler Energieträger auf bestimmte Verbrauchssektoren einzuschränken.

Das Wichtigste in Kürze**Artikel 3 Streichung**

Emissionen sind stets dort einzusparen, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1 Änderung

Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 23 Ergänzung

Pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels für die Strassenmobilität. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen.

Artikel 26a Änderung

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll.

Artikel 26b Ergänzung

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesem Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten.

Artikel 66a Abs. 1 Streichung

Die Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 89 Abs. 3 Änderung

Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035.

Artikel 92d Ergänzung

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden.

Artikel 146af Streichung

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben.

Anhang 4a, Ziffer 1.3 Änderung

Die Erleichterungen sind auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten.

Anhang 8, Ziffer 1 Änderung

Durch eine geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden.

Spezifische Bemerkungen

1. Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Artikel 3

Für die Klimawirkung ist es unerheblich, in welchem Sektor Treibhausgasemissionen entstehen. Entsprechend sollten die Emissionen aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen stets dort eingespart werden, wo dies zu geringsten Kosten möglich ist oder anders ausgedrückt, wo sich pro eingesetztem Franken die grösste Treibhausgasreduktion realisieren lässt. Der Artikel ist deshalb zu streichen.

Alternativ: Artikel 3, lit. b

Die Vorgaben für die Absenkung der Emissionen im Sektor Verkehr von 75 % per 2030 sind im Hinblick auf die aktuelle Marktsituation (Nachfrage an emissionsarmen Fahrzeugen) nicht realistisch, weil eine überproportionale Einsparung der CO₂-Emissionen erzielt werden müsste. Das entspricht aber nicht dem Markttrend und somit ist das Sektorziel unrealistisch. Das Sektorziel des Verkehrs ist auf 85 % anstelle von bisher 75 % anzupassen.

Artikel 5 Abs. 1 lit. c Ziff. 1

Die heute bestehende Anforderung der Nachweis- und Quantifizierbarkeit ist ausreichend, da der quantitative Nachweis erfolgter Emissionsreduktionen ja genau über Messungen bzw. Erhebungen erfolgt. Die Monitoringkonzepte, die zwingender Bestandteil jeder Projektdokumentation sind, legen dar, welche Messgrössen und Parameter auf welche Weise und in welcher Qualität zu erheben sind, um den quantitativen Nachweis über erzielte Emissionsreduktionen zu führen. Der Zusatz «...und mittels Messungen bestätigt werden.» ist zu streichen.

Artikel 5a, Abs. 1 lit. b

Der Begriff der Technologie ist zu unscharf, die Beschränkung von Programmen auf eine Technologie ist zu restriktiv. Zielführender scheint hier, sich an den 20 Technologiebereichen zu orientieren, welchen die Geschäftsstelle Kompensation des BAFU Programme und Projekte aktuell zuordnet.

Artikel 6 Abs. 2 lit. n Ziff. 3 sowie Anhang 2a, Ziff. 3

Der Kreis der zu Befragenden ist einzuschränken auf die direkt Betroffenen, da sich sonst beliebige Gruppen für betroffen erklären können und einbezogen werden müssen, ohne dass sie tatsächlich direkt vom Projekt betroffen sind.

Artikel 17a Abs. 2 / 17b Abs. 2 / 17c Abs. 2 / 17cbis Abs. 2

Den Gedanken des Emissionsausschlusses für Notfall- und Krisenorganisationen ist nachvollziehbar. Die Unterscheidung nach Verwendung für die Truppe und weitere Einsatzzwecke ist nicht präzise; es gibt auch andere Sonderfahrzeuge oder Spezialanwendungen, die ausgeschlossen werden sollten.

Die Formulierung soll auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckverwendung innerhalb der Fahrzeugkategorie ausgerichtet werden. Weitere Fahrzeugkategorien für die Krisenbewältigung und für Spezialfahrzeuge sind vorzusehen (z. B. Blaulicht-Organisationen und Zivilschutz). Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist nur die Zertifizierung des Basisfahrzeuges relevant. Die Aufbaulösung des Fahrzeuges ist nicht relevant für die Ermittlung des Flottenausstosses, da allfällige Aufbaulösungen nicht im Verantwortungsbereich des Herstellers liegen, sondern beim Käufer/Nutzer.

Artikel 17d Abs. 3

Die aktuelle Regelung der übernommenen Inverkehrsetzung aus dem Ausland mit einer kurzen Nutzungsdauer kann zu einer Umgehung der Regulierung führen, wenn in der Schweiz durch Preisverzerrung fossil betriebene Fahrzeuge eingeführt werden. Es sollte sich kein Sekundärmarkt entwickeln, der sich ausserhalb der Lenkungsabgabe bewegt.

Die Formulierung ist deshalb so zu wählen, dass die Fristsetzung (Inverkehrsetzung) sowie die Laufleistungsparameter (Mindestkilometerleistung) für alle Fahrzeugkategorien (Personenwagen, Lieferwagen, leichte Sattelschlepper und schwere Fahrzeuge) gleichwertig gelten.

Artikel 17e

Als Referenzjahr wird das Kalenderjahr, für das die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird, angenommen. Bei Nutzfahrzeugen erfolgt aber gemäss (EU) 2019/1242, Ziffer 33, der Bewertungszeitraum Juli bis Juni. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung.

Es ist der Bezug der Quelldaten zu berücksichtigen: Für die Bewertung der Emissionswerte schwerer Fahrzeuge ab 01.07.2025 beginnend und jeweils für die Perioden Juli bis Juni rollierend, analog den Vorschriften in der EU.

Artikel 17g

Die Priorisierung (in der Logik der Definition des Importeurs) sollte in der Chronologie angepasst werden. In erster Linie ist der Besitzer oder festgelegte Importeur gemäss Zollanmeldung relevant. In zweiter Priorität der Importeur, der sein Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt. In dritter Priorität derjenige, der bei der Zulassung erfasst wird. Falls die vorgängigen Voraussetzungen nicht erfüllt sein sollten, ist es der Fahrzeughalter.

Artikel 23

Im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten des Luftverkehrs fehlt für die Strassenmobilität die pauschale Anrechenbarkeit des CO₂-Emissionshandels. Die konsequente Handhabung müsste eine Abtretung über einen vollen Bemessungszeitraum ermöglichen. Der nationale und internationale Emissionshandel ist zu ermöglichen und im Rahmen des Referenzjahres zu bescheinigen. Dazu soll ein nationales Emissionshandelsregister geführt werden.

Artikel 23a Abs. 2

Wie zu Artikel 17e vorgängig festgehalten, besteht ein Periodenproblem gegenüber von (EU) 2019/1242, wenn die Schweiz auf die Formulierung «bis zum 31. März des auf das Referenzjahres folgenden Jahres» beharren würde. Die Formulierung ist auf «bis zum 30. September nach Ablauf des Bewertungszeitraums gemäss Art. 17e» zu ändern.

Artikel 23 Abs. 3 (neu)

In der EU besteht die Möglichkeit, dass für leichte Nutzfahrzeuge, welche einen Auf- oder Umbau erhalten, die CO₂-Werte nachgerechnet und nachgereicht werden können. Da diese Möglichkeit in der Schweiz auch besteht, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, dies in der neuen/geänderten Verordnung aufzunehmen: Lieferwagen und leichte Sattelschlepper mit Mehrstufen-Typengenehmigung nach Art. 3 Ziffer 8 der Richtlinie 2007/46/EG oder nach Art. 3 Ziffer 8 der Verordnung (EU) 2018/858, welche als Fahrgestell oder Brücke vor der ersten Inverkehrsetzung ihren endgültigen Aufbau erhalten und auf einem schweizerischen Datenblatt/Typengenehmigung, einem COC oder eCOC mit einer Einzelabnahme basieren, können mit nachgerechneten WLTP-Verbrauchswerten mittels Berechnungstool der Verordnung EU 2017/1151 für den CO₂-Ausstoss nach der Interpolationsmethodik abgerechnet werden.

Artikel 25a

Gemäss Europäischer Union (EU) 2019/1242 müssen die VECTO-Daten ab dem 01.07.2025 verfügbar gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Daten für das erste Halbjahr 2025 (d.h. erstes Implementierungs-Halbjahr) nicht vollständig zur Verfügung stehen werden. Hierbei handelt es sich um eine unnötige schweizerische Sonderlösung. Falls der Importeur für Fahrzeugzulassungen zwischen 01.01.2025 und 30.06.2025 nicht die geforderten VECTO-Daten bescheinigen kann, sollen die Flotten-Durchschnittsdaten der Kategorien aus dem zweiten Halbjahr auch auf das Volumen des ersten Halbjahres 2025 angewendet werden.

Artikel 25a Abs. 2

Die Formulierung ist auf «rein elektrische» Antriebe ausgerichtet, was eine technologieoffene Ausgestaltung der Verordnung verunmöglicht. Wir beantragen Formulierungen, die auf den CO₂-Ausstoss referenzieren. Konkret bedeutet dies:

a. Für Fahrzeuge, die im Betrieb CO₂ ausstossen: das 1.1-Fache des Ausgangswerts der entsprechenden Fahrzeuguntergruppe nach Anhang 4a Ziffer 3.3;

b. für Fahrzeuge, die im Betrieb kein CO₂ ausstossen: 0 Gramm pro Tonnenkilometer.

Artikel 26

Ökoinnovationen können von den Fahrzeugherstellern eindeutig deklariert werden. Der Importeur kann sie bei seinen CO₂-Deklarationen berücksichtigen. Bei mehrstufigen Fahrzeugen besteht eine Lücke für die Aufbaulösung und die Zertifizierung derselben kann schwierig sein. Massgebend für die Bestätigung von Ökoinnovation soll die Bescheinigung des Fahrzeugherstellers ungeachtet allfälliger zusätzlicher Lösungen für Aufbauten bei mehrstufigen Fahrzeugen sein. Schwere Fahrzeuge sind in diese Regelung einzuschliessen.

Artikel 26a

Eine pauschalisierte Betrachtung der Biogas-Beimischung ins Erdgasnetz ist nicht sinnvoll. Der Anteil der Biogas-Einspeisung kann variieren und Nutzer sollen auch die Möglichkeit bekommen, 100 %igen Biogas-Betrieb sicherzustellen. Der Bezug auf Artikel 12a, Abs. 2 EnEV (SR 730.02) stellt einen unnötig komplizierten Querverweis mit inhaltlicher Inkonsistenz her. Sinnvoller ist die Regulierung der Kraftstoffart-Behandlung in der CO₂-Verordnung, da es nur um die Betrachtung der ökologischen Effekte geht und nicht um Energieeffizienz als solches.

Der Artikel ist so anzupassen, dass entweder ein pauschalisierter Reduktionswert von 20 % festgelegt wird oder eine Bescheinigung eines höheren Biogas-Bezuges sichergestellt werden muss. Dafür soll ein Antrag für einen höheren Anteil an Biogas-Betrieb gestellt werden (sinngemäss zur Anrechenbarkeit von synthetischen Treibstoffen) für alle Fahrzeugarten: Der Art. 26a, Abs. 1 CO₂-Verordnung ist, so anzupassen, dass der Teilsatz mit Querverweis zur EnEV (SR 730.02) gelöscht wird. In der Folge ist Art. 12a EnEV (SR 730.02) vollständig zu löschen, da dieser in der CO₂-Verordnung geregelt würde.

Artikel 26b

Emissions-Verminderungseffekte finden nicht nur bei erneuerbaren synthetischen Treibstoffen statt, sondern auch bei erneuerbaren biogenen Treibstoffen oder bei Wasserstoff. Es muss ein Rechtsanspruch aus diesem Artikel abgeleitet werden können.

Erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff sind in diesen Artikel gleichbehandelnd wie erneuerbare synthetische Treibstoffe einzuarbeiten. Die Formulierung ist so zu wählen, dass die Kategorien erneuerbare strombasierte synthetische Stoffe (inkl. Wasserstoff und Wasserstoff-Folgeprodukte [PtG und PtL]) und erneuerbare biogene Stoffe (bspw. Pflanzenöle, die in Kohlewasserstoffe umgewandelt werden

[HVO]) eingeschlossen werden können, wenn diese klimapolitisch eine positive Wirkung zeigen. Es ist nicht die Formulierung «kann der Importeur beantragen» zu wählen, sondern «kann der Importeur anrechnen lassen».

Artikel 26c

Die Regelung ist auf jeweils Fünfjahresperioden auszuweiten, auch Fahrzeuge mit Emissionen bis und mit 50 g CO₂/km sind in die Berechnung einzubeziehen. Zudem ist die Regelung für neue Personenwagen von der EU zu übernehmen.

- Die Erleichterungen für die Zielwerterreichung 2025 und 2030 ermöglicht in diesen beiden Implementierungsjahren eine Anrechnung. Das ist marktverzerrend, weil es Hersteller gibt, die davon profitieren (aufgrund des Produktänderungszyklus) und andere nicht. Die Erleichterungen zur Zielerreichung auf die nächsten Implementierungsjahre 2025 und 2030 ist auf die Perioden 2025-2029 und 2030-2034 auszuweiten.
- Ferner ist die exklusive Berücksichtigung von BEV störend, da diese Niedrigemissionsfahrzeuge nicht mitberücksichtigt. Die Erleichterung von BEV/LEV hat für alle Fahrzeugkategorien gleichwertig Anwendung zu finden. Somit kommen auch PHEV in den Genuss der Berücksichtigung.
- Zusätzlich zu dem Flottenverminderungseffekt für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge ist ein Flottenverminderungseffekt für Personenwagen von bis zu 5 % anzuwenden.

Für die Zielquoten sind die folgenden Werte anzusetzen:

- 2025-2029 für Personenwagen 25 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 6 % (jährliche Basis); das Jahr 2025 ist nicht zu berücksichtigen aufgrund der nicht akzeptablen rückwirkenden Inkraftsetzung.
- 2030-2034 für Personenwagen 35 %, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper sowie schwere Fahrzeuge 10 % (jährliche Basis).

Artikel 26c (neu)

Die EU kommt den Besonderheiten der Nischen- und Kleinserienhersteller noch bis 2028 mit erleichterten Zielwerten entgegen. Wurde einem Hersteller nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Ausnahme von der Zielvorgabe gewährt, so soll für Fahrzeuge der entsprechenden Fahrzeugmarken die individuelle Zielvorgabe angepasst werden; dabei soll die Verordnung (EU) 2019/631 berücksichtigt werden.

Artikel 66

Der Verordnungsentwurf scheint Voraussetzungen festlegen zu wollen, die mit dem Gesetz nicht vereinbar sind. Aus unserer Sicht bedürfen grundsätzlich weder der Begriff der wirtschaftlichen noch der öffentlich-rechtlichen Tätigkeit einer spezifisch CO₂-rechtlichen Konkretisierung auf Verordnungsstufe.

Zumindest sind die vorgenommenen Definitionen zu überarbeiten und allenfalls auf die in Abs. 3 vorgesehene Spezifizierung zu beschränken, dass die Herstellung von Wärme und Kälte für Wohngebäude nicht unter den Begriff der wirtschaftlichen Tätigkeit fällt. Hingegen kann es beispielsweise nicht angehen, nur durch ein Gemeinwesen vorgenommene Tätigkeiten als öffentlich-rechtliche Tätigkeiten zu bezeichnen (Abs. 4) und in der Folge (Abs. 5) noch weitere umfassende Einschränkungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die Absätze 2, 4 und 5 zu streichen.

Artikel 66a Abs. 1

Das Mindestziel von 2.5 % pro Jahr widerspricht Art. 31 Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz, wonach eine Zielvereinbarung mit Massnahmen Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung ist. Wenn das Mindestziel top-down auf 2.5 % pro Jahr festgelegt wird, erübrigt sich die Zielvereinbarung.

Dieses Mindestziel ist nicht in jedem Sektor und bei jedem Prozess sinnvoll. Insbesondere für Unternehmen mit schwer vermeidbaren Emissionen ist eine solche Top-Down-Zielsetzung nicht realistisch und auch nicht zielführend. Viele der Technologien/Lösungen für die Vermeidung von schwer vermeidbaren Emissionen (CCUS, Wasserstoff) werden in den kommenden Jahren noch nicht verfügbar sein. Flexibilität ist in der Zielsetzung bei Verminderungsverpflichtungen somit zum jetzigen Zeitpunkt absolut unabdingbar. Die entsprechenden Teilsätze (2.5 %) sind zu streichen.

Artikel 92d bis g

Es ist zu begrüssen, dass leitungsgebundenes importiertes erneuerbares Gas in der Schweiz als erneuerbare Energie anerkannt werden soll. Die Lösung im CO₂-Gesetz stellt jedoch nur einen ersten Schritt in diese Richtung dar, ermöglicht sie doch «nur» die Anrechenbarkeit von erneuerbarem Gas an Verminderungsleistungen von Anlagen im EHS und solchen mit Verminderungsverpflichtung (sektorielle Einschränkung). Die bereits hohen gesetzlichen Anforderungen werden in der vorliegenden Verordnung in einem derart aufwendigen projektbezogenen Gesuchsverfahren umgesetzt, dass die Praxistauglichkeit der Massnahme in Frage gestellt ist.

Ziel müssen zwischenstaatliche Vereinbarungen zwischen exportierenden Ländern oder der EU mit der Schweiz sein, damit die CO₂-Verminderung der in die Schweiz exportierten erneuerbaren Gase grundsätzlich nur in der Schweiz angerechnet wird. Sobald eine zwischenstaatliche Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung des erneuerbaren Gases vom exportierenden Land in die Schweiz besteht, muss eine deutlich vereinfachte Abwicklung möglich werden. Für den anzustrebenden Fall, dass die Schweiz mit einem exportierenden Land (oder der EU) eine Vereinbarung zur Übertragung der CO₂-Verminderung trifft, soll die Verordnung zusätzlich eine pauschale Anerkennung der virtuellen Importe über das HKN-Register ermöglichen.

Im Hinblick auf den Vollzug sollen die interessierten Kreise in die Erarbeitung der vom BAFU zu verlangenden Gesuchsunterlagen miteinbezogen werden.

Artikel 89 Abs. 3

Für die Funktionsweise von Instrumenten zur Förderung von Klimaschutzaktivitäten, wozu die Kompensation bei fossilen Treibstoffen gehört, ist die Langfristigkeit der Förderperspektive entscheidend. Die Attraktivität eines Förderinstruments hängt wesentlich ab vom Förderangebot und dies wiederum von der Förderdauer. Um zudem in einem Sektor transformative Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Frist von einigen Jahren, während der das Förderangebot stabil aufrechterhalten werden kann. Idealerweise beträgt damit der Förderhorizont mindestens fünf bis zehn Jahre.

Mit der Totalrevision des CO₂G für die Zeit nach 2020, welche der Bundesrat am 1. Dezember 2017 den Eidgenössischen Räten zuleitete, wäre ein solcher Horizont von zehn Jahren bis 2030 geschaffen worden. Mit der Ablehnung der Totalrevision durch das Stimmvolk hat sich der ursprüngliche Zeitplan um mehrere Jahre verschoben. Entsprechend ist nun eine Erweiterung des Zeithorizonts des Kompensationsinstruments bis mindestens 2035 erforderlich. Die zeitliche Beschränkung des Kompensationsinstruments läuft dem Ziel zuwider, dass dieses die Wirtschaftlichkeit von Projekten und Programmen gewährleisten soll.

Artikel 91 Abs. 2

Der vorgeschlagene Art. 91 Abs. 2 führt zu einer gravierenden logischen Inkonsistenz: Die Schweiz hat unter dem Pariser Übereinkommen in ihrem NDC ein Emissionsziel sowohl für den Zeitraum 2021 bis

2030 formuliert als auch für das Jahr 2030 separat. Letzteres Ziel kann so interpretiert werden, dass Emissionsreduktionsleistungen, die im Jahr 2030 an die Zielerreichung angerechnet werden sollen, im Jahr 2030 selbst erbracht worden sein müssen; zwingend ist dies aber nicht. Die Menge an CO₂-Äquivalent, welche die Schweiz 2030 im Ausland reduzieren muss, soll auch aus Jahren vor 2030 stammen dürfen. Die etwa 1.5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, welche über das Kompensationsinstrument in der Schweiz zu reduzieren sind, müssen hingegen im Jahr 2030 selbst reduziert werden, was in der Kombination der Logik entbehrt.

Die vorgeschlagene Bestimmung bringt auch sachliche Inkonsistenzen mit sich. So soll es gemäss Art. 72e Abs. 1 Betreibern erlaubt sein, ihre Verminderungsverpflichtung im Jahr 2030 ohne zeitliche Einschränkung unter anderem mit nationalen Bescheinigungen zu erfüllen, was klar im Widerspruch steht zur Anforderung, die im Rahmen der Kompensation bei fossilen Treibstoffen auferlegt wird. Eine solche Ungleichbehandlung ist stossend, überdies ist sie sachlich ungerechtfertigt.

Artikel 92d

Internationale Bescheinigungen für erneuerbares Gas (biogen oder synthetisch) müssen ermöglicht werden. Wir fordern einen konsequenten Einschluss von erneuerbaren Gasen (biogenen oder synthetischen Ursprungs), welche national und international ins bestehende Leitungsnetz eingespeist werden können. Die Anerkennung der Zumischrate muss mit einem internationalen Zertifikathandel (EHS) ermöglicht werden.

Artikel 113c

Verwendungszweck

Es sollte darauf verzichtet werden, die Förderung der erneuerbaren Gase künftig an Verwendungsbeschränkungen zu knüpfen. Es wäre sachfremd und unzweckmässig, über die Förderung der Produktion sozusagen durch die Hintertür verordnungsrechtliche Einschränkungen des Verbrauchs vorzugeben.

Fördersumme

Die Höhe der unter diesem Titel bereitgestellten Finanzmittel bilden zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Verordnung, sondern ist in Art. 34a des revidierten CO₂-Gesetzes sowie im Bundesbeschluss über die Förderung von erneuerbaren Energien 2025-2030 (BBI 2024 1776) festgelegt. Mit Blick auf die hohe Technologiereife der Anlagen zur Produktion von erneuerbaren Gasen und dem erheblichen Anteil an den CO₂-Abgaben, die durch den Gassektor bezahlt werden, ist der vorgesehene Anteil von 5 Mio. Franken (vgl. Foliensatz des Webinars vom 22.08.2024, Folie 8 im Kapitel «Förderungen I») an dem jährlich zur Verfügung stehenden Förderrahmen für erneuerbare Energien von 45 Mio. Franken zu erhöhen.

Artikel 113c Abs. 1

Nach dem Wortlaut des Gesetzes soll die Förderung erneuerbarer Gase nicht auf Biomethan beschränkt werden, sondern generell verfügbar gemacht werden für neue Anlagen und erhebliche Erweiterungen der Infrastruktur von bestehenden Anlagen zur Produktion erneuerbarer Gase, vorrangig von solchen, die Gas ins Netz einspeisen (Art. 34a Abs. 1 Bst. d rev-CO₂-Gesetz). Die in Abs. 1 des Verordnungsentwurfs vorgesehene Beschränkung auf Biomethananlagen, unter Ausschluss aller anderen Formen erneuerbarer Gase wie beispielsweise von erneuerbarem synthetischem Methan oder Wasserstoff findet im Gesetz und den Materialien keine Grundlage und wird deshalb abgelehnt.

Artikel 113c Abs. 2

Im erläuternden Bericht wird Art. 113c Abs. 2 dahingehend präzisiert, dass ausschliesslich bestehende Anlagen, die vollständig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden, als Neuanlagen gelten und folglich Fördermittel beanspruchen können. Dies ist nicht sinnvoll, denn je nach Standortbedingungen einer Anlage ist eine teilweise Umrüstung energetisch und ökonomisch sinnvoller. Gerade bei den oftmals peripher gelegenen landwirtschaftlichen Biogasanlagen bietet es sich bspw. an, die Wärmeversorgung

der Gesamtanlage über das bereits bestehende WKK-Modul sicherzustellen. So kann der Wärmeenergiebedarf effizient mit erneuerbarer Energie gedeckt werden, der gleichzeitig anfallende Strom wiederum kommt dem landwirtschaftlichen Betrieb zugute. Als Neuanlagen sollen deshalb bestehende Anlagen gelten, die von der Stromproduktion vorrangig auf die Biomethanproduktion umgerüstet werden.

Artikel 114 Abs. 1 Bst. d und 2

Der Förderung von Technologien für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist nur auf Darlehensbürgschaften ausgelegt. Dieses Instrument soll ausgeweitet werden. So sollen Investitionen in solche Vorhaben als Unterhaltsarbeiten betrachtet werden und nicht als Investitionen. Folglich würde daraus ein Steuervorteil entstehen. Dieses Steuerprivileg könnte zeitlich beschränkt werden (z. B. auf die Jahre 2025 bis 2030).

Artikel 119 und 124

Die Verteilung der Einnahmen aus dem CO₂-Massnahmenvollzug (Alimentierung des NAF gemäss Art. 86, Abs. 2, Lit. h BV [SR 101]) sollte auch für den Infrastrukturausbau zu Gunsten der schnellen Entwicklung der E-Mobilität verwendet werden, z.B. für den Ausbau der Elektroladeinfrastruktur. Damit würde ein Beitrag geleistet werden für eine schnelle Marktakzeptanz und eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur.

Die Kostenäquivalenz der E-Mobilität im Vergleich mit fossilen Antrieben muss insbesondere für das Gewerbe verbessert werden, da die Transportleistung durch ein höheres Leergewicht der Fahrzeuge reduziert ist. Heute sprechen die Kosten gegen die E-Mobilität insbesondere für gewerbliche Nutzer.

Eine mögliche Lösung könnte sein: Investitionen privater Gebäudeeigentümer in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden steuerlich als Unterhaltsarbeiten betrachtet. Damit kann dem schlechten Zugang zur Ladeinfrastruktur wirksam entgegengewirkt werden.

Artikel 127f

Die Auszahlung der Finanzhilfen bei Vorlage des Schlussberichts über die umgesetzte Massnahme ist ungünstig, da die momentan auf dem Markt verfügbaren Technologien weiterhin sehr kostenintensiv sind. In Anbetracht der benötigten Liquidität ist eine frühere Auszahlung bei Umsetzungsbeginn anzustreben. Allfällig zu viel ausbezahlte Finanzhilfen des BAFU werden nach Beendigung der Massnahmenumsetzung durch den Empfänger der Finanzhilfen an das BAFU zurückerstattet.

Artikel 129b bis f

Der öffentliche Verkehr wird schon aus den Bundesmitteln gefördert und gemäss dem Stand der Vernehmlassung soll weitere Unterstützung zugesichert werden. Diese einseitige Förderung verzerrt das Bild von nicht bestehenden Förderleistungen beim Güterverkehr und der individuellen Mobilität gegenüber dem öffentlichen Verkehr (Busse und Schiffe). Hierbei handelt es sich um einseitige Regulierung, die den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr diskriminiert.

Die Fördersituation ist gleichwertig auszuweiten auf den motorisierten Individualverkehr und den gewerblichen Güterverkehr. Die technische Basis für emissionsfreie oder -arme Fahrzeuge müssen langfristig alle Fahrzeugklassen erbringen.

Artikel 146af

Gemäss dem vorgeschlagenen Artikel besteht die Gefahr der ungleichen Behandlung der Importeure. Die verzögerte Inkraftsetzung ermöglicht die Einhaltung der Leistungsparameter: Aufgrund der späten Verabschiedung der definitiven Fassung der CO₂-Verordnung wird den Importeuren die Möglichkeit entzogen, frühzeitig das Angebot so zu lenken, dass keinerlei Sanktionszahlungen anfallen. Damit ist die Rechtssicherheit nicht gewährt. Dabei gilt zu bedenken, dass die Schweiz zwar auf die gleichen Emissionsziele

fokussiert, wir aber historisch von einem höheren Ausstosswert und einer schwereren Flotte herkommend, grössere Anstrengungen unternehmen müssen, damit wir auf diesen Zielwert kommen.

Der Artikel sollte gestrichen werden, so dass Klein- und Grossimporteure gleiche Voraussetzungen haben. Aufgrund der späten Behandlung des Geschäftes sollte die Inkraftsetzung auf den 01.01.2026 verschoben werden, damit frühzeitig die Angebote bereinigt werden können. Das Kalenderjahr 2025 soll daher nach der aktuellen Fassung der CO₂-Verordnung vollzogen werden. Konkret: Anstelle der Inkraftsetzung per 01.01.2025 soll fix der 01.01.2026 erfolgen und als Übergangsbestimmung zwischen 01.01.2025 – 31.12.2025 sollen die Bedingungen nach der aktuellen CO₂-Verordnung greifen (Zielwerte, Fahrzeugkategorien, Korrekturfaktoren und der Vollzug gemäss bestehender und noch gültiger CO₂-Verordnung).

Anhang 3a, Ziff. 3.4

Die Vorlage geht offenbar davon aus, dass im Schweizer Durchschnitt in den nächsten 14 Jahren die CO₂-Intensität der Wärmeversorgung um mehr als 60% sinkt. Worauf diese Annahme beruht, geht aus dem Erläuternden Bericht nicht hervor; möglicherweise entspringt sie reinem Wunschdenken.

Anstatt über einen Zeitraum von 20 Jahren die Referenzentwicklung im Bereich der Wärmeversorgung als staatliche Planungsgrösse vorzugeben, wäre es viel angemessener, den Faktor $EF_{wv,y,z}$ als dynamischen Parameter zu verstehen, der periodisch empirisch erhoben und in der CO₂V entsprechend festgeschrieben wird.

Anhang 4a, Ziffer 1.1 und 1.2

Wir begrüssen die Beibehaltung des Gewichtsfaktors bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Aus den Statistiken der vergangenen Jahre (Anhang 4a, Ziff. 2) ist ersichtlich, dass die Fahrzeuge kontinuierlich schwerer wurden. Dies erfolgte aufgrund von erhöhtem Passagier- und Fussgängerschutz (Crashverhalten), höherem Komfort, bessere Wärmedämmung, erweiterter Fahrerassistenzsysteme, Abgasnachbehandlung, Implementierung von schwereren alternativen Antriebssystemen etc. Das Gewicht ist ein massgeblicher Einflussfaktor für den Energieverbrauch von Fahrzeugen (bei der Beschleunigung und Verzögerung).

Dieses Kriterium ermöglicht die Würdigung des bestehenden und mutmasslichen Fuhrparks der Schweiz aufgrund unserer Marktbesonderheiten (Strassenbedingungen, Topografie, Anhängerbetrieb, Fahrzeuganwendungen etc.). Gemäss Schilderungen zu Art. 26c ist die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und deren Formel $(z + a * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$ dahingehend abzuändern, dass der Anteil von ZLEV-Fahrzeugen (somit BEV als auch PHEV mit einem Ausstoss von bis zu 50 g CO₂/km) als Quotenwert für die individuelle Zielvorgaben-Berechnung berücksichtigt wird, d.h. Anpassung der Zielvorgabe mit der Formel: $((1 - \text{ZLEV}) * (z + a) * (M_{i,t} - M_{t-2}) \text{ g CO}_2/\text{km})$.

Anhang 4a, Ziffer 1.3

Die Erleichterungen der Absenkjahre 2025 und 2030 sind einseitig und bevorteilen einzelne Marktteilnehmer mit Produktänderungen in den Implementierungsjahren, daher sind die Erleichterungen auf den Zeitraum 2025-2034 auszudehnen. Die Übergangsfrist soll bis zum 31.12.2025 gelten für die Berechnung der individuellen Zielwerte der einzelnen Importeure für Personenwagen mit dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km und für die leichten Nutzfahrzeuge mit dem Zielwert von 153.9 g CO₂/km (vgl. Art. 146af und IV).

Weiter fordern wir den Ausschluss der Heavy Duty-Fahrzeuge (Leergewicht >2'585 kg) für die CO₂-Verordnung. Dies aufgrund deren besonderen Charakteristik mit dem schweren Aufbaugewicht und den spezifischen Transportbedürfnissen, welche diese Fahrzeuge erbringen müssen.

Anhang 4b, Ziffer 1

Die Menge an importierten erneuerbaren synthetischen Treibstoff umfasst eine Jahresimportmenge. Die Umschlüsselung auf eine Lebensdauerfahrleistung (welche im Zeitraum von \varnothing 10.3 Jahren bei Personewagen erreicht wird) ist nicht plausibel und der Wert von 220'000 km ist zudem realitätsfremd. Die durchschnittliche Fahrleistung beträgt in der Schweiz 10'950 km pro Kalenderjahr bei Privatpersonen. Die Formel soll deshalb unter Berücksichtigung der jährlichen Durchschnittsfahrleistung berechnet werden. Wie zu Art. 26b geschrieben, sind in diese Betrachtung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen auch erneuerbare biogene Treibstoffe und Wasserstoff miteinzuschliessen.

Anhang 4b, Ziffer 2

Die pro Untergruppe genannte durchschnittliche Lebenstransportleistung soll auf die durchschnittliche jährliche Transportleistung umgerechnet und angewendet werden. Die Berechnungsformel ist entsprechend anzupassen (vgl. Anhang 4b, Ziffer 1).

Anhang 4c, Ziffer 1.1.1 und 1.1.2

Siehe Anpassung der Formel auf ZLEV anstelle von ZEV (vgl. Anhang 4a, Ziff. 1.1 und 1.2). Die emissionsarmen PHEV mit einem Ausstoss von 50 g CO₂/km sind gleich zu berücksichtigen wie die emissionsfreien BEV. Dieser ZLEV-Wert (anstelle ZEV-Wert) ist nicht in der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte (Anhang 4c, Ziff. 1.1.1) zuzurechnen, sondern dem individuellen Flottenziel anzurechnen. In der Folge ist Anhang 4c, Ziff. 1.1.2 anzupassen.

Anhang 6, Ziffer 10

Das EU-ETS wird ab 01.01.2026 einen neuen Benchmark einführen, unter welchem die Produktion von grauem Zementklinker und «anderen hydraulischen Bindemitteln» zusammengefasst ist. Für die Schweizer Zementindustrie ist es zentral, dass diese - zukünftig in der EU geltende - Regulierung ebenfalls in das Schweizer EHS übernommen wird, damit die Äquivalenz der beiden Systeme gewährleistet bleibt.

Anhang 8, Ziffer 1

Die in der Vorlage vorgeschlagene Reform der Berechnungsgrundlage der gesamten Allokationen im EHS für teilnahmepflichtige Anlagen (Anhang 8, Ziff. 1) sehen wir kritisch, da durch den neu definierten Reduktionsfaktor der Berechnungsformel die freien Allokationen von 2024 auf 2025 unverhältnismässig stark beschnitten werden. Wir fordern eine gleichmässiger - jedoch nicht weniger ambitionierte - Verringerung der Allokationen für die Jahre 2025-2030. Durch diese geglättete Abnahme der Allokationen wird eine unvermittelte, überdurchschnittliche finanzielle Belastung der CO₂-intensiven Industriezweige vermieden und die Gefahr von Wettbewerbsnachteilen für Schweizer Unternehmen gegenüber ausländischen Konkurrenten wird verringert.

Im Allgemeinen sind die in Anhang 8 aufgeführten Formeln nur schwer verständlich und es ist nicht klar ersichtlich, um wieviel Prozent die jährlich berechnete Gesamtmenge der Allokation im EHS reduziert wird. Aus diesem Grund erachten wir es als zielführend, wenn eine zusätzliche Darstellung der geplanten prozentualen Reduktion des Absenkpfeils (-X%) hinzugefügt würde.

2. Verordnung über Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV)

Artikel 1

Die Abstützung auf Art. 7, Abs. 9 und Art. 35d USG (SR 814.01) stellen einen starken Bezug zu biogenen Treibstoffen her, der in Art. 1 bis Art. 3 IBTV zu wenig präzise berücksichtigt wird. Als emissionsarme Brenn- und Treibstoffe sind explizit auch biogene Treibstoffe einzuschliessen und dafür ist eine einheitliche Formulierung zu wählen (vgl. Art. 3 IBTV).

Artikel 2

Die Definition von «Inverkehrbringung» ist verwirrend, wenn es um die leitungsgebundenen Energieträger geht (bspw. Methangas CH₄). So kann CH₄ als Biogas oder synthetisches Gas beigemischt werden, bei der Abgabe am jeweiligen Bezugsort ist nicht mehr eindeutig identifizierbar, welchen Ursprung das Gas hat. Wir beantragen eine klare Deklaration von «Inverkehrbringen» mittels virtueller Betrachtung der Massenbilanzierung (d. h. Einspeiseleistung ins Netz) oder der Präzisierung für die Bezugsmenge aus dem Netz mit einem Zertifikathandel.

Artikel 2 Bst. c

Diese Definition ermöglicht die Massenbilanzierung unterschiedlicher Nachhaltigkeitseigenschaften, nicht aber eines Gemisches von erneuerbaren und fossilen Brenn- oder Treibstoffen. Diese eingeschränkte Anwendung der Massenbilanzierung müsste auf die Entnahme von erneuerbarem Gas aus dem fossil-erneuerbaren Gasgemisch im europäischen Gasnetz ausgeweitet werden, sobald übergeordnetes Recht die Anrechenbarkeit dieses erneuerbaren Gases im Schweizer Treibhausgasregister erlaubt.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die gebührende Berücksichtigung unserer Hinweise.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Urs Furrer
Direktor



Patrick Dümmler
Ressortleiter