



Stellungnahmen zur Vernehmlassung

Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Eröffnung	25.03.2025
Frist der Einreichung	02.07.2025
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Bundesamt für Umwelt BAFU (BAFU)
Zuständige Organisation	Sektion CO ₂ -Abgabe und Emissionshandel
Adresse	Worbentalstrasse 68, 3063, Ittigen
Projektseite	https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ongoing#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2025/22/cons_1

Hinweis zur Erstellung des Berichts

Vorliegender Bericht wurde mit dem Tool "Consultations" erstellt (Tool zur Verwaltung von Vernehmlassungsverfahren in der Bundesverwaltung)¹. Stellungnahmen, die als PDF per Mail oder als PDF im Tool eingereicht wurden mussten, manuell ins Tool übertragen werden.

Für jede Stellungnahme musste ein Grad der Zustimmung oder Ablehnung bestimmt werden. Vielen Rückmeldungen ist nicht klar zu entnehmen, ob die vorgeschlagenen Änderungen in der CO₂-Verordnung unterstützt oder abgelehnt werden. Deshalb wurde folgendermassen vorgegangen:

- Aussagen unter 'Generelle Stellungnahme':
 - o Zustimmung: Explizite Zustimmung
 - o Eher Zustimmung: Zustimmung mit Erwähnung von negativen Ausführungen
 - o Neutrale Haltung: Positive und negative Ausführungen oder keine explizite Bewertung der Änderung
 - o Eher Ablehnung: Ablehnung mit Erwähnung von zustimmenden Aussagen
 - o Ablehnung: Ablehnende Ausführungen
 - o Verzicht auf Stellungnahme: Expliziter Verzicht auf Stellungnahme
- Aussagen unter 'Detaillierte Stellungnahme':
 - o Zustimmung: Explizite Zustimmung
 - o Zustimmung mit Anpassung: Zustimmung mit Erwähnung von negativen Ausführungen
 - o Enthaltung: Positive und negative Ausführungen oder keine explizite Bewertung der Änderung
 - o Ablehnung: Ablehnende Ausführungen

Die Einordnung in diese Kategorien basierte auf einer sorgfältigen, bei fehlender klarer Positionierung aber interpretativen Bewertung der Stellungnahmen. Entscheidend sind in jedem Fall die Original-Stellungnahmen im PDF.

Thematische Ordnung der Stellungnahmen

Zur besseren internen Weitergabe an die zuständigen Fachpersonen wurden die Stellungnahmen thematisch gegliedert.

- Allgemeine Rückmeldungen zur Revision oder zur Klimapolitik wurden als „Generelle Stellungnahme“ eingeordnet.
- Allgemeine Rückmeldungen zu einem Instrument (z.B. Emissionshandelssystem Anlagen) wurden als „Detaillierte Stellungnahme“ unter dem Titel des jeweiligen Kapitels geführt - etwa: „4. Kapitel: Emissionshandelssystem / 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen“ für Aussagen zum EHS Anlagen.
 - o Für den Bereich EHS Luftfahrt, der keinen eigenen Titel im Entwurf hat, wurden die Stellungnahmen unter Artikel 46f gesammelt.
- Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Artikeln wurden jeweils unter dem entsprechenden Artikel unter „Detaillierte Stellungnahme“ erfasst.

Inhaltsverzeichnis

1. Stellungnahmen Kantone / Cantons / Cantoni	4
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	4
Kanton St. Gallen	7
Kanton Tessin	11
Kanton Luzern	15
Kanton Basel-Stadt	18
Kanton Fribourg	21
Kanton Zug	25
Kanton Bern	29
Kanton Glarus	32
Kanton Wallis	35
Kanton Schwyz	38
Appenzell Ausserrhoden	41
Kanton Neuchâtel	44
Kanton Waadt	48
Kanton Schaffhausen	51
Kanton Thurgau	55
Kanton Solothurn	58
Kanton Genf	61
Kanton Graubünden	64
Kanton Basel-Landschaft	67
Kanton Aargau	70
Kanton Zürich	79
Kanton Obwalden	83
Kanton Appenzell Innerrhoden	87
2. Stellungnahmen In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	90
GRÜNE Schweiz / Les VERT-E-S suisses / I VERDI svizzera	90
Die Mitte	95
SVP	99
SP	103
3. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	115
4. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	116
Schweizerischer Arbeitgeberverband	116
economiesuisse	117
Schweizerischer Gewerbeverband	131
5. Stellungnahmen Übrige Organisationen und Stellungnehmende	138
Alpiq	138

Avocat.e.s pour le climat	143
Axpo Services AG	157
Bauenschweiz	164
Biofuels Schweiz	168
BirdLife Schweiz	169
Centre Patronal	179
Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom	184
Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen	185
Flughafen Zürich AG	190
Greenpeace	194
Handelskammer beider Basel	208
InteressenGemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)	212
Juristes progressistes vaudois-es	222
Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen	243
Pro Alps	244
Pro Natura	257
Schweizerische Energie-Stiftung	271
Stiftung Pusch	285
Swiss International Air Lines AG	290
Swissmem	298
Swisspower	308
TCS	314
VCS Verkehrs-Club der Schweiz	318
Varo Energy	323
Verband Schweizer Flugplätze	328
Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen	329
Verband Textilpflege Schweiz VTS	336
Verband der Schweizer Gasindustrie (VSG)	340
Verband freier Autohandel Schweiz VFAS	341
Verein Klimaschutz Schweiz	345
WWF Schweiz	352
Zürcher Handelskammer	364
aerosuisse	369
auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	374
carbura	388
cemsuisse	394
metalsuisse	403
scienceindustries	407
strasseschweiz	415

1. Stellungnahmen Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Nidwalden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Die Stellungnahme senden wir als Anhang mit. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden erachtet die Anpassungen der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung aufgrund der seit 2020 umgesetzten Verknüpfung des Schweizerischen Emissionshandelssystems mit dem der Europäischen Union (EU) als notwendig. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind nachvollziehbar und sinnvoll.

Anhang: Stellungnahme_CO2-Verordnung.pdf



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER «CONSULTATIONS»

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 24. Juni 2025

**Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per
1. Januar 2026. Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 25. März 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, sich zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 vernehmen zu lassen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und lassen uns wie folgt vernehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden erachtet die Anpassungen der vorliegenden Revision der CO₂-Verordnung aufgrund der seit 2020 umgesetzten Verknüpfung des Schweizerischen Emissionshandelssystems mit dem der Europäischen Union (EU) als notwendig. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind nachvollziehbar und sinnvoll.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Ausführungen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Res Schmid
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Kanton St. Gallen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: Revision der CO2-Verordnung Stellungnahme SG an UVEK.pdf



Bau- und Umweltdepartement, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

per Email

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

vnl-klima@badu.admin.ch

Susanne Hartmann Gillessen
Regierungsrätin

Bau- und Umweltdepartement
Lämmlisbrunnenstrasse 54
9001 St.Gallen
T +41 58 229 30 00
susanne.hartmann@sg.ch

St.Gallen, 16. Juni 2025

Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung); Stellungnahme des Kantons St.Gallen

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung ein. Ich danke für diese Gelegenheit und nehme für den Kanton St.Gallen gerne wie folgt Stellung:

Im Jahr 2020 wurden die Emissionshandelssysteme (EHS) der Schweiz und der EU miteinander verknüpft. Dies ermöglichte es, Waren mit Ursprung in der Schweiz vom CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) der EU auszunehmen. Um das Schweizer EHS im Gleichschritt mit der EU weiterzuentwickeln und die Verknüpfung der beiden EHS sowie die Befreiung vom EU-CBAM aufrechtzuerhalten, muss die Schweiz nun eine schrittweise Reduktion der kostenlosen Emissionsrechte umsetzen. Dazu sind Anpassungen der CO₂-Verordnung für den Zeitraum 2026 bis 2030 notwendig.

Für Betreiber von Anlagen im EHS sind Verschärfungen bei den Berechnungsregeln für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten vorgesehen. Neu sollen Betreibern von Luftfahrzeugen ein bestimmter Umfang an Emissionsrechten kostenlos zugeteilt werden. Diese kostenlosen Emissionsrechte sollen die Kosten für die Beimischung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe teilweise ausgleichen. Damit werden für die Schweizer Luftfahrzeugbetreiber vergleichbare Wettbewerbsbedingungen geschaffen. Weiter betrifft die Teilrevision punktuelle Anpassungen bei den CO₂-Zielwerten für Neufahrzeuge und bei der Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure. Neu soll bei schweren Fahrzeugen das vom Hersteller technisch höchstens zulässige Gewicht eines Fahrzeugs und nicht mehr das im Strassenverkehr zulässige Gesamtgewicht massgebend sein. Bei der Kompensationspflicht der Treibstoffimporteure wird die Berechnungsmethode für Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen (z.B. Fernwärme) angepasst.

Wir begrüssen die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem grösseren EHS der EU. Dies gewährleistet vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die Schweizer Wirtschaft.



Mit Blick auf die geplante Anpassung der CO₂-Verordnung befürworten wir zudem die Bestrebungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs unter Wahrung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen. Der Markt für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe ist erst im Aufbau und die Preisunterschiede sind erheblich.

Antrag: Die Abgeltung der Mehrkosten für erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe ist deshalb so zu gestalten, dass die Marktentwicklung unterstützt und einer Monopolbildung entgegengewirkt wird.

Wir regen zudem an, die Entwicklung des EHS sorgfältig zu verfolgen, so dass rasch auf allfällige Änderungen reagiert und eine Benachteiligung von Schweizer Unternehmen vermieden werden kann.

Weiter befürworten wir die vorgesehene Anpassung des Geltungsbereichs der CO₂-Zielwerte für schwere Fahrzeuge. Damit wird eine konsequente Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor sichergestellt.

Ich danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Susanne Hartmann Gillessen
Regierungsrätin

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdepartement
- Amt für Wasser und Energie

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Weiter befürworten wir die vorgesehene Anpassung des Geltungsbereichs der CO2-Zielwerte für schwere Fahrzeuge. Damit wird eine konsequente Reduktion der CO2-Emissionen im Verkehrssektor sichergestellt.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Antrag: Wir regen zudem an, die Entwicklung des EHS sorgfältig zu verfolgen, so dass rasch auf allfällige Änderungen reagiert und eine Benachteiligung von Schweizer Unternehmen vermieden werden kann.
Begründung	Wir begrüßen die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem grösseren EHS der EU. Dies gewährleistet vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die Schweizer Wirtschaft.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Antrag: Die Abgeltung der Mehrkosten für erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe ist deshalb so zu gestalten, dass die Marktentwicklung unterstützt und einer Monopolbildung entgegengewirkt wird.
Begründung	Mit Blick auf die geplante Anpassung der CO2-Verordnung befürworten wir zudem die Bestrebungen zur Reduktion der CO2-Emissionen des Luftverkehrs unter Wahrung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen. Der Markt für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe ist erst im Aufbau und die Preisunterschiede sind erheblich.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Il Consiglio di Stato condivide il fine generale perseguito con la presente modifica dell'ordinanza sul CO2 di favorire un ulteriore sviluppo delle basi legali della politica climatica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 del nostro Paese. Nello specifico, la presente revisione assicura la prosecuzione del collegamento tra il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) svizzero e il SSQE europeo dopo il 2025, garantendone al contempo l'equivalenza. Preserva inoltre la coerenza e la compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera, segnatamente con l'Accordo tra la Confederazione e l'Unione europea, anche a partire dal 2026. Lo scrivente Consiglio sostiene, pertanto, la presente modifica dell'ordinanza sul CO2, pure in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di neutralità climatica promossi a livello cantonale. Der Staatsrat unterstützt das mit der Revision der CO2-Verordnung verfolgte generelle Ziel, die rechtlichen Grundlagen der Klimapolitik weiterzuentwickeln, um die CO2-Reduktionsziele unseres Landes zu erreichen. Die Revision stellt insbesondere sicher, dass die Verbindung zwischen dem Schweizer Emissionshandelssystem (ETS) und dem europäischen ETS auch nach 2025 bestehen bleibt und die Gleichwertigkeit der beiden Systeme gewährleistet ist. Zudem wird die Kohärenz und Kompatibilität mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz, insbesondere mit dem Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union, auch ab 2026 gewahrt. Der unterzeichnende Rat unterstützt deshalb diese Änderung der CO2-Verordnung, auch im Sinne der auf kantonaler Ebene geförderten Energieeffizienz- und Klimaneutralitätsziele.

Anhang: 2640.pdf

Numero
2640

sl

0

Bellinzona
28 maggio 2025

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Consigliere federale
Albert Rösti
Direttore DATEC
3003 Berna

vnl-klima@bafu.admin.ch
(pdf e word)

Procedura di consultazione

Modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂) al 1° gennaio 2026

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per essere stati coinvolti nella procedura di consultazione relativa alla modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂) al 1° gennaio 2026.

Il Consiglio di Stato condivide il fine generale perseguito con la presente modifica dell'ordinanza sul CO₂ di favorire un ulteriore sviluppo delle basi legali della politica climatica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ del nostro Paese. Nello specifico, la presente revisione assicura la prosecuzione del collegamento tra il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) svizzero e il SSQE europeo dopo il 2025, garantendone al contempo l'equivalenza. Preserva inoltre la coerenza e la compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera, segnatamente con l'Accordo tra la Confederazione e l'Unione europea, anche a partire dal 2026.

Lo scrivente Consiglio sostiene, pertanto, la presente modifica dell'ordinanza sul CO₂, pure in linea con gli obiettivi di efficienza energetica e di neutralità climatica promossi a livello cantonale.

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

RG n. 2640 del 28 maggio 2025

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente


Norman Gobbi

Il Cancelliere


Arnoldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Dipartimento delle finanze e dell'economia (dfe-dir@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch)
- Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Luzern

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teilen wir Ihnen mit, dass der vorliegenden Revision der CO2-Verordnung, welche die notwendigen Anpassungen des Emissionshandelssystems (EHS) vorsieht, zugestimmt wird.

Anhang: VM-BUWD-Vernehmlassung CO2-Verordnung_unterzeichnet.pdf

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail:

vnl-klima@bafu.admin.ch

Luzern, 4. Juni 2025

Protokoll-Nr.: 624

**Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung):
Vernehmlassung**

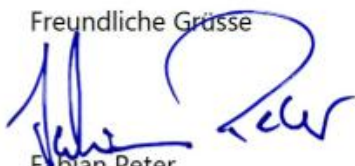
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie die Kantone und weitere Interessierte eingela-
den, zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teilen wir Ihnen mit, dass der vorliegenden Revi-
sion der CO₂-Verordnung, welche die notwendigen Anpassungen des Emissionshandelssys-
tems (EHS) vorsieht, zugestimmt wird.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Basel-Stadt

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Wir begrüssen die Revision der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen grundsätzlich. Dadurch wird die zukünftige Kompatibilität des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU sichergestellt. Dies gewährleistet vergleichbare Wettbewerbsbedingungen in den am EHS beteiligten Industrien, insbesondere auch Ausnahmen von Schweizer Waren vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM), der ab 2026 definitiv eingeführt werden soll, und in der Luftfahrt.

Anhang: BRF an UVEK.pdf



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Per Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, 10. Juni 2025

Regierungsratsbeschluss vom 10. Juni 2025

**Vernehmlassung zu Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der CO₂-Verordnung zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Wir begrüssen die Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen grundsätzlich. Dadurch wird die zukünftige Kompatibilität des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) mit demjenigen der EU sichergestellt.

Dies gewährleistet vergleichbare Wettbewerbsbedingungen in den am EHS beteiligten Industrien, insbesondere auch Ausnahmen von Schweizer Waren vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM), der ab 2026 definitiv eingeführt werden soll, und in der Luftfahrt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Umwelt und Energie, Harald Hikel, harald.hikel@bs.ch, Tel. 061 267 08 04, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Fribourg

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Remarques générales Nous soutenons le projet qui a pour objectif d'adapter le système du SEQE afin qu'il demeure équivalent à celui de l'UE. Cependant, le projet appelle quelques remarques

Anhang: fr_DCES-LACE_2025-CE-62_Révision_oronnance_réduction_émissi.pdf



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : vnl-klima@bafu.admin.ch

Fribourg, le 17 juin 2025

2025-711

Procédure de consultation – **Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂** (Ordonnance sur le CO₂)

Madame, Monsieur,

Suite au courrier de Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti, Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, du 25 mars 2025, les services spécialisés de l'administration cantonale ont analysé le projet de révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂.

Remarques générales

Nous soutenons le projet qui a pour objectif d'adapter le système du SEQE afin qu'il demeure équivalent à celui de l'UE.

Cependant, le projet appelle quelques remarques :

- > Concernant l'échange de quotas d'émissions pour les exploitants d'aéronefs, l'octroi de 550 000 droits d'émissions à titre gratuit dans l'aviation, destiné à compenser le coût supplémentaire des carburants renouvelables au même niveau que l'Union européenne (et dans le but d'inciter leur utilisation) ; le rapport explicatif fait l'estimation des conséquences financières pour la Confédération, soit un « manque à gagner » de 50 Mios de francs. Cet argent est en principe affecté, selon l'article 37 a Loi sur le CO₂, à « des mesures visant à encourager le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, notamment les trains de nuit, et des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, notamment le développement et la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables ». Le rapport explicatif précise qu'il n'est pas prévu que cette perte soit compensée. En l'absence de précision sur l'utilisation et la répartition du montant pour les mesures précitées, cela revient à défavoriser le niveau de soutien actuel envers le transport ferroviaire. En décidant de soutenir financièrement les exploitants d'aéronefs de cette façon et sans mécanisme de protection, il est probable que cela se fasse au détriment des montants affectés au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, notamment les trains de nuit, favorisant ainsi le soutien de l'aviation, mode de transport pourtant largement plus responsable d'émissions de gaz à effet de serre.

- > Concernant l'explication du commentaire 46h qui avance que le nombre de droits d'émissions gratuits octroyés correspond environ à 12 % de la quantité totale de droits d'émissions disponibles durant cette période au titre du SEQE suisse et est identique à celui de l'UE, pour l'instrument analogue d'aide. Sachant que le système d'aide de l'UE s'étend sur la période 2024-2030 alors que le système suisse sur la période 2026-2030 et que le rapport ne spécifie pas de quelle façon cela est pris en compte dans le calcul, nous préconisons de le spécifier dans le rapport explicatif.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Jean-François Steiert

Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement ;
à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle ;
à la Chancellerie d'Etat.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	EHS Luftfahrt
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Concernant l'échange de quotas d'émissions pour les exploitants d'aéronefs, l'octroi de 550 000 droits d'émissions à titre gratuit dans l'aviation, destiné à compenser le coût supplémentaire des carburants renouvelables au même niveau que l'Union européenne (et dans le but d'inciter leur utilisation) ; le rapport explicatif fait l'estimation des conséquences financières pour la Confédération, soit un « manque à gagner » de 50 Mios de francs. Cet argent est en principe affecté, selon l'article 37 a Loi sur le CO₂, à « des mesures visant à encourager le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, notamment les trains de nuit, et des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, notamment le développement et la production de carburants d'aviation synthétiques renouvelables ». Le rapport explicatif précise qu'il n'est pas prévu que cette perte soit compensée. En l'absence de précision sur l'utilisation et la répartition du montant pour les mesures précitées, cela revient à défavoriser le niveau de soutien actuel envers le transport ferroviaire. En décidant de soutenir financièrement les exploitants d'aéronefs de cette façon et sans mécanisme de protection, il est probable que cela se fasse au détriment des montants affectés au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, notamment les trains de nuit, favorisant ainsi le soutien de l'aviation, mode de transport pourtant largement plus responsable d'émissions de gaz à effet de serre. Concernant l'explication du commentaire 46h qui avance que le nombre de droits d'émissions gratuits octroyés correspond environ à 12 % de la quantité totale de droits d'émissions disponibles durant cette période au titre du SEQUE suisse et est identique à celui de l'UE, pour l'instrument analogue d'aide. Sachant que le système d'aide de l'UE s'étend sur la période 2024-2030 alors que le système suisse sur la période 2026-2030 et que le rapport ne spécifie pas de quelle façon cela est pris en compte dans le calcul, nous préconisons de le spécifier dans le rapport explicatif.

Kanton Zug

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: BAFU - Revision Verordnung ueber die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung) per 1. Januar 202.pdf



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

vnl-klima@bafu.admin.ch

T direkt +41 41 594 29 94

roman.wuelser@zg.ch

Laufnummer: 55441

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

per 1. Januar 2026

Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. März 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kanton Zug in der obgenannten Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat hat das Geschäft an die Baudirektion zur direkten Erledigung überwiesen. Wir äussern uns dazu gerne wie folgt:

Der Kanton Zug begrüsst die Anpassungen im Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) an das EHS der Europäischen Union. Als marktwirtschaftliches Instrument ermöglicht das EHS den Teilnehmenden, Treibhausgasemissionen dort zu reduzieren, wo dies am kostengünstigsten ist. Dank der Verknüpfung können Schweizer Teilnehmende vom liquiden und transparenten europäischen CO₂-Emissionsmarkt profitieren und sind vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt wie ihre europäischen Konkurrenten.

Wir bitten um Kenntnisnahme und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Baudirektion

Florian Weber, Statthalter

Zug, 16. Juni 2025

Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Aabachstrasse 5, 6300 Zug

T +41 41 594 53 00

zg.ch/audirektion

Seite 2/2

Kopie an:

- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Amt für Umwelt (info.afu@zg.ch)

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Kanton Zug begrüsst die Anpassungen im Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) an das EHS der Europäischen Union. Als marktwirtschaftliches Instrument ermöglicht das EHS den Teilnehmenden, Treibhausgasemissionen dort zu reduzieren, wo dies am kostengünstigsten ist. Dank der Verknüpfung können Schweizer Teilnehmende vom liquiden und transparenten europäischen CO2-Emissionsmarkt profitieren und sind vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt wie ihre europäischen Konkurrenten.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Bern

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Der Regierungsrat des Kantons Bern begrüsst die geplante Teilrevision der CO2-Verordnung und unterstützt die damit verfolgte Weiterentwicklung des schweizerischen Emissionshandelssystems (EHS). Die Revision gewährleiste dass die Schweiz ihre Verpflichtungen aus dem Abkommen mit der Europäischen Union weiterhin erfüllt und vom Zugang zum gut funktionierenden europäischen Emissionsmarkt profitieren kann. Die Sicherstellung gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen ist entscheidend für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Branchen. Für den Kanton Bern, in dem zahlreiche emissionsintensive Industrie- und Energieunternehmen angesiedelt sind, ist ein wirksames, planbares und gerechtes EHS sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht von grosser Relevanz. Die geplante Revision leistet einen wichtigen Beitrag zur Rechtssicherheit, zur Standortattraktivität und zur Umsetzung der nationalen Klimaziele. Der Regierungsrat dankt dem Bund für die Erarbeitung der Vorlage und spricht sich klar für deren Umsetzung aus.

Anhang: 2025.WEU.1510-RRB-21.05.2025-de.pdf



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Per E-Mail an:
vni-klima@bafu.admin.ch

RRB Nr.:

523 / 2025

21. Mai 2025

Direktion:

Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Klassifizierung:

Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern begrüsst die geplante Teilrevision der CO₂-Verordnung und unterstützt die damit verfolgte Weiterentwicklung des schweizerischen Emissionshandels-systems (EHS). Die Revision gewährleistet, dass die Schweiz ihre Verpflichtungen aus dem Ab- kommen mit der Europäischen Union weiterhin erfüllt und vom Zugang zum gut funktionieren- den europäischen Emissionsmarkt profitieren kann. Die Sicherstellung gleichwertiger Wettbe- werbsbedingungen ist entscheidend für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Branchen. Für den Kanton Bern, in dem zahlreiche emissionsintensive Industrie- und Energie- unternehmen angesiedelt sind, ist ein wirksames, planbares und gerechtes EHS sowohl aus ökonomischer als auch aus ökologischer Sicht von grosser Relevanz. Die geplante Revision leistet einen wichtigen Beitrag zur Rechtssicherheit, zur Standortattraktivität und zur Umsetzung der nationalen Klimaziele.

Der Regierungsrat dankt dem Bund für die Erarbeitung der Vorlage und spricht sich klar für de- ren Umsetzung aus.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Evi Allemann
Regierungspräsidentin

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler: Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

03|04|Div03

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Glarus

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Dafür danken wir, wobei wir jedoch auf eine Stellungnahme verzichten.

Anhang: Vernehmlassungsantwort_GL.pdf

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Glarus, 10. Juni 2025
Unsere Ref: 2025-124 / SKGEKO.4871

**Vernehmlassung i. S. Revision Verordnung über die Reduktion der
CO2-Emissionen (CO2-Verordnung) per 1. Januar 2026**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns
in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir,
wobei wir jedoch auf eine Stellungnahme verzichten.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den
Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Kaspar Becker
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version): vnl-klima@bafu.admin.ch

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Wallis

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Après analyse de la documentation mise à disposition, il n'y a toutefois pas de remarques particulières à formuler sur la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2) avec entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2026.

Anhang: 2025 06 04 - LET CE - DETEC - revision O sur le CO2.pdf



2025.02353

P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Références CD
Date 4 juin 2025

**Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)
avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026**

Monsieur le Conseiller fédéral,

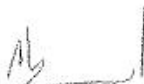
Le 25 mars 2025, vous avez initié la procédure de consultation citée en titre. Nous tenons à vous remercier pour l'opportunité offerte.

Après analyse de la documentation mise à disposition, il n'y a toutefois pas de remarques particulières à formuler sur la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Mathias Reynard



La chancellerie


Monique Albrecht

Copie à vnl-klma@bafu.admin.ch



Place de la Planta 3, CP 670, 1951 Sion
Tél. 027 606 21 00 · Fax 027 606 21 04

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Schwyz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Die Änderungen der CO2-Verordnung werden begrüsst.

Anhang: Kanton Schwyz Stellungnahme.pdf

6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
vnl-klima@bafu.admin.ch

Schwyz, 27. Mai 2025

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 25. März 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 30. November 2012 (CO₂-Verordnung, SR 641.711) zur Vernehmlassung bis 2. Juli 2025 unterbreitet.

Die Änderungen der CO₂-Verordnung werden begrüsst.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Appenzell Ausserrhoden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Die Verordnungsänderung umfasst im Wesentlichen die technische Harmonisierung zwischen den Emissionshandelssystemen (EHS) der Schweiz mit denjenigen der EU. Der Vollzug obliegt dem Bund. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden verzichtet auf eine Stellungnahme.

Anhang: CO2 Verordnung_Stellungnahme AR.pdf



Departement Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
(per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch)

Dölf Biasotto
Regierungsrat

Herisau, 16. Juni 2025

Eidg. Vernehmlassung: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Änderungen der CO₂-Verordnung bis zum 2. Juli 2025 zur Vernehmlassung.

Die Verordnungsänderung umfasst im Wesentlichen die technische Harmonisierung zwischen den Emissionshandelssystemen (EHS) der Schweiz mit denjenigen der EU. Der Vollzug obliegt dem Bund.

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden verzichtet auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Dölf Biasotto, Regierungsrat

Kopie an:

– Intern: DIS

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Neuchâtel

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Avec ces remarques, le Conseil d'État est d'accord avec les modifications soumises.

Anhang: neuchâtel Co2.pdf



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Office fédéral de l'environnement
3003 Berne

Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂

Monsieur le conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du sujet de la consultation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et vous remercie de lui offrir la possibilité de donner son avis sur la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂.

Le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) suisse est couplé à celui de l'Union européenne (UE) depuis 2020 pour garantir une concurrence équitable et éviter l'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) de l'UE. Des modifications du SEQUE européen à partir de 2026 nécessitent une adaptation de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ pour maintenir l'équivalence des systèmes.

Nous recommandons que la Suisse envisage d'autoriser l'utilisation limitée et contrôlée de compensations carbone « nature-based » de haute qualité et vérifiables, afin de couvrir un pourcentage des obligations du SEQUE, par exemple 50% des droits d'émission à remettre. Bien que le SEQUE exclue actuellement cette flexibilité, une disposition spécifique à la Suisse pourrait alléger le fardeau de conformité pendant la transition vers la suppression des allocations gratuites. Cette mesure offrirait un soulagement financier bien nécessaire dans le contexte actuel de volatilité du marché, tout en garantissant l'intégrité environnementale et la réduction des émissions.

L'encouragement de mesures mises en œuvre par des exploitants d'installations participant au SEQUE se limite aux projets dont le retour sur investissement est inférieur à 10%, ce qui exclut de nombreuses mesures d'efficacité énergétique. Nous proposons d'élargir l'éligibilité pour inclure tous les projets qui soutiennent la conformité avec les objectifs des conventions énergétiques. Ceci est particulièrement important étant donné la pénalité de 20% sur les quotas gratuits en cas de non-conformité, en plus de la perte déjà rétroactive du remboursement de la taxe sur l'électricité. Cette possibilité favorisera le respect des conventions énergétiques et encouragera les acteurs de l'industrie à entreprendre des projets ambitieux.

NE

De plus, la révision comprend des adaptations ponctuelles concernant les valeurs cibles des émissions de CO₂ des véhicules neufs par une modification du champ d'application pour les véhicules lourds et une modification de la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage dans le cadre de l'obligation de compenser incombant aux importateurs de carburant.

Avec ces remarques, le Conseil d'État est d'accord avec les modifications soumises.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 23 juin 2025



Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
C. GRAF

La chancelière,
S. DESPLAND

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous recommandons que la Suisse envisage d'autoriser l'utilisation limitée et contrôlée de compensations carbone « nature-based » de haute qualité et vérifiables, afin de couvrir un pourcentage des obligations du SEQE, par exemple 50% des droits d'émission à remettre. Bien que le SEQE exclue actuellement cette flexibilité, une disposition spécifique à la Suisse pourrait alléger le fardeau de conformité pendant la transition vers la suppression des allocations gratuites. Cette mesure offrirait un soulagement financier bien nécessaire dans le contexte actuel de volatilité du marché, tout en garantissant l'intégrité environnementale et la réduction des émissions.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	L'encouragement de mesures mises en oeuvre par des exploitants d'installations participant au SEQE se limite aux projets dont le retour sur investissement est inférieur à 10%, ce qui exclut de nombreuses mesures d'efficacité énergétique. Nous proposons d'élargir l'éligibilité pour inclure tous les projets qui soutiennent la conformité avec les objectifs des conventions énergétiques. Ceci est particulièrement important étant donné la pénalité de 20% sur les quotas gratuits en cas de non-conformité, en plus de la perte déjà rétroactive du remboursement de la taxe sur l'électricité. Cette possibilité favorisera le respect des conventions énergétiques et encouragera les acteurs de l'industrie à entreprendre des projets ambitieux.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Waadt

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	A noter que l'analyse de la présente consultation a été compliquée par le fait que la version révisée de l'OCO2 entrée en vigueur au mois de mai 2025, avec effet rétroactif au 1er janvier 2025 pour certaines dispositions, n'avait pas encore été mise en ligne sur Fedlex. A l'avenir, une plus grande transparence serait souhaitable afin de permettre une lecture cohérente.

Anhang: Lt CE VD - Révision ordonnance réduction émissions CO2.pdf

CONSEIL D'ÉTAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication (DETEC)
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Envoi par courriel : vni-klima@bafu.admin.ch

Réf. : 25_GOV_329

Lausanne, le 25 juin 2025

Réponse du Conseil d'Etat à la consultation fédérale sur la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois tient à vous remercier de l'avoir consulté sur la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Le Conseil d'Etat soutient l'ajustement du système d'échange des quotas d'émission (SEQUE) suisse afin qu'il soit compatible avec le SEQUE de l'Union européenne. Toutefois, il attire l'attention du Conseil fédéral sur le fait que tous les dommages causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) ne pourront pas être réparés. A l'art. 96b al. 3 concernant le calcul des coûts externes au sens de l'art. 17 de la loi sur le CO₂, il serait dès lors souhaitable de non seulement tenir compte des coûts de réparation des dommages causés par les émissions de GES, mais d'également continuer à faire référence aux connaissances scientifiques en la matière.

A noter que l'analyse de la présente consultation a été compliquée par le fait que la version révisée de l'OCO₂ entrée en vigueur au mois de mai 2025, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025 pour certaines dispositions, n'avait pas encore été mise en ligne sur Fedlex. A l'avenir, une plus grande transparence serait souhaitable afin de permettre une lecture cohérente.

Enfin, le Conseil d'Etat soulève l'éventuelle nécessité de réviser le SEQUE en cas d'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières en Suisse et d'assurer la cohérence notamment pour le secteur de l'électricité.

Le Conseil d'Etat vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Christelle Luisier Brodard



Michel Staffoni

Copies

- OAE
- DADN/OCDC

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le Conseil d'Etat soutient l'ajustement du système d'échange des quotas d'émission (SEQE) suisse afin qu'il soit compatible avec le SEQE de l'Union européenne. Enfin, le Conseil d'Etat soulève l'éventuelle nécessité de réviser le SEQE en cas d'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières en Suisse et d'assurer la cohérence notamment pour le secteur de l'électricité.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Toutefois, il attire l'attention du Conseil fédéral sur le fait que tous les dommages causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) ne pourront pas être réparés. A l'art. 96b al. 3 concernant le calcul des coûts externes au sens de l'art. 17 de la loi sur le CO₂, il serait dès lors souhaitable de non seulement tenir compte des coûts de réparation des dommages causés par les émissions de GES, mais d'également continuer à faire référence aux connaissances scientifiques en la matière.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Schaffhausen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Wir begrüssen die Stossrichtung der vorliegenden Revision und sehen es als zwingend an, dass die Schweiz über ein EHS verfügt, dass mit der EU kompatibel ist.

Anhang: Stellungnahme BD Schaffhausen_CO2-Verordnung_NEU.pdf

T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Schaffhausen, 23. Juni 2025

VL UVEK betreffend Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026; Stellungnahme der Energiefachstelle

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 25. März 2025 zur Stellungnahme in oben erwähnter Angelegenheit eingeladen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit und nehmen dazu gerne wie folgt Stellung:

Wir begrüssen die Stossrichtung der vorliegenden Revision und sehen es als zwingend an, dass die Schweiz über ein EHS verfügt, dass mit der EU kompatibel ist. Insbesondere möchten wir darauf hinweisen, dass wir die Änderungen in Anhang 3a als wichtig erachten. Einerseits um die Methode zur Berechnung der Emissionsverminderung für bestehende Bezüger mit der Methode für neue Bezüger in Einklang zu bringen. Andererseits wird damit auch dem Ziel von Netto Null Emissionen bis 2050 Rechnung getragen und dies nicht nur für neue Bezüger, sondern auch für bestehende Bezüger.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsratspräsident

Kopie an

- Departement des Innern
- Energiefachstelle

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	sehen es als zwingend an, dass die Schweiz über ein EHS verfügt, dass mit der EU kompatibel ist.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Insbesondere möchten wir darauf hinweisen, dass wir die Änderungen in Anhang 3a als wichtig erachten. Einerseits um die Methode zur Berechnung der Emissionsverminderung für bestehende Bezüger mit der Methode für neue Bezüger in Einklang zu bringen. Andererseits wird damit auch dem Ziel von Netto Null Emissionen bis 2050 Rechnung getragen und dies nicht nur für neue Bezüger, sondern auch für bestehende Bezüger.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Thurgau

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Wir begrüssen die Revision der CO2-Verordnung zur kompatiblen Gestaltung des Schweizer Emissionshandelssystem zum europäischen System und haben keine Änderungsanträge. Die Anpassung ist sowohl für die Schweizer Wirtschaft als auch für die europäischen Partner wichtig. Insgesamt verschärft die Revision die Reduktion der CO2-Emissionen unter anderem durch aktualisierte Benchmarks, was zum Erreichen des Schweizer CO2-Reduktionziels bis 2030 notwendig ist.

Anhang: RRB_2025_0362_250624_RRB_Missiv_Revision_Verordnung_über_die_Reduktion_der_CO2-Emissionen_(CO2-Verordnung)_per_1._Januar_2026.pdf

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Herr Albert Rösti
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 24. Juni 2025
Nr. 362

**Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
per 1. Januar 2026**

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

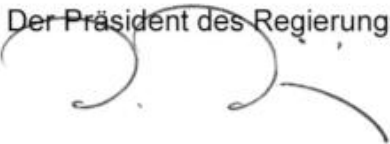
Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Revision der Verordnung
über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711) per 1. Januar
2026.

Wir begrüßen die Revision der CO₂-Verordnung zur kompatiblen Gestaltung des
Schweizer Emissionshandelssystem zum europäischen System und haben keine Ände-
rungsanträge. Die Anpassung ist sowohl für die Schweizer Wirtschaft als auch für die
europäischen Partner wichtig. Insgesamt verschärft die Revision die Reduktion der
CO₂-Emissionen unter anderem durch aktualisierte Benchmarks, was zum Erreichen
des Schweizer CO₂-Reduktionsziels bis 2030 notwendig ist.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber




Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Solothurn

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: RRB-Brief beschlossen PDF.pdf

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

23. Juni 2025

Vernehmlassung zur Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 geben Sie uns die Gelegenheit, zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 Stellung zu nehmen.

Wir unterstützen die geplanten Änderungen am nationalen Emissionshandelssystem, um die gegenseitige Anerkennung von Emissionsrechten und die Verknüpfung mit dem Europäischen Handelssystem auch weiterhin sicherstellen zu können. Der Emissionshandel hat sich als wirkungsvolles Instrument zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele bewährt. Der marktbaasierte Handel mit Emissionsrechten ermöglicht es, CO₂-Emissionen dort zu reduzieren, wo es volkswirtschaftlich am kostengünstigsten ist. Die Verknüpfung des nationalen Handelssystems mit dem deutlich grösseren Europäischen Handelssystem schafft dabei zusätzliche Flexibilitäten und erhöht mit einer klaren und einheitlichen Regulierung die Planungssicherheit für sämtliche Marktteilnehmer.

Um diese wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile auch weiterhin nutzen zu können, ist eine Anpassung der Rahmenbedingungen im Einklang mit den Spielregeln des Europäischen Handelssystems sinnvoll und nötig. Wir begrüssen deshalb die vorgesehene Weiterentwicklung des Schweizerischen Emissionshandelssystems im Einklang mit dem Europäischen Handelssystem.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Sandra Kolly
Frau Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir unterstützen die geplanten Änderungen am nationalen Emissionshandelssystem, um die gegenseitige Anerkennung von Emissionsrechten und die Verknüpfung mit dem Europäischen Handelssystem auch weiterhin sicherstellen zu können. Der Emissionshandel hat sich als wirkungsvolles Instrument zur Erreichung der energie- und klimapolitischen Ziele bewährt. Der marktbasierte Handel mit Emissionsrechten ermöglicht es, CO₂-Emissionen dort zu reduzieren, wo es volkswirtschaftlich am kostengünstigsten ist. Die Verknüpfung des nationalen Handelssystems mit dem deutlich grösseren Europäischen Handelssystem schafft dabei zusätzliche Flexibilitäten und erhöht mit einer klaren und einheitlichen Regulierung die Planungssicherheit für sämtliche Marktteilnehmer. Um diese wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile auch weiterhin nutzen zu können, ist eine Anpassung der Rahmenbedingungen im Einklang mit den Spielregeln des Europäischen Handelssystems sinnvoll und nötig. Wir begrüßen deshalb die vorgesehene Weiterentwicklung des Schweizerischen Emissionshandelssystems im Einklang mit dem Europäischen Handelssystem.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Genf

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Le Conseil d'Etat soutient sans réserve la révision proposée de l'ordonnance sur le CO2, qui permettra notamment d'adapter le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) afin de le rendre compatible avec celui de l'Union européenne (UE).

Anhang: 2138-2025.pdf



Genève, le 25 juin 2025

Le Conseil d'Etat

2138-2025

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert RÖSTI
Conseiller fédéral
3003 Berne

**Concerne : révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ :
réponse à la consultation**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Votre courrier du 25 mars dernier nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Le Conseil d'Etat soutient sans réserve la révision proposée de l'ordonnance sur le CO₂, qui permettra notamment d'adapter le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) afin de le rendre compatible avec celui de l'Union européenne (UE).

Notre Conseil salue particulièrement l'alignement du SEQE pour l'aviation sur celui de l'UE. Le maintien de conditions de concurrence comparables est en effet indispensable pour le secteur du transport aérien.

Nous soutenons également les propositions de modifications concernant les émissions de CO₂ des véhicules lourds, qui sont pertinentes tant pour une harmonisation avec l'Union européenne que pour l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse.

En vous remerciant de nous avoir consultés sur cette révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :


Thierry Apothéloz

Copie à : vnl-klima@bafu.admin.ch

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nous soutenons également les propositions de modifications concernant les émissions de CO2 des véhicules lourds, qui sont pertinentes tant pour une harmonisation avec l'Union européenne que pour l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Notre Conseil salue particulièrement l'alignement du SEQE pour l'aviation sur celui de l'UE. Le maintien de conditions de concurrence comparables est en effet indispensable pour le secteur du transport aérien.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Graubünden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Die Regierung des Kantons Graubünden begrüsst die vorliegende Teilrevision und hat keine weiteren Bemerkungen dazu.

Anhang: RB 490-2025.pdf



Sitzung vom

24. Juni 2025

Mitgeteilt den

24. Juni 2025

Protokoll Nr.

490/2025

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK), Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Per E-Mail an:

vnl-klima@bafu.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-
Verordnung) per 1. Januar 2026
Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die uns eingeräumte Möglichkeit zur Vernehmlassung in vorbezeichneter Angele-
genheit danken wir Ihnen.

Die Regierung des Kantons Graubünden begrüsst die vorliegende Teilrevision und
hat keine weiteren Bemerkungen dazu.



Namens der Regierung

Der Präsident:

i.V. Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Basel-Landschaft

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft begrüsst die geplante Änderung der Verordnung, die die Verknüpfung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) mit dem EHS der Europäischen Union weiterhin ermöglicht. Den Änderungen stimmen wir vorbehaltlos zu und stellen keine Änderungsanträge. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Anhang: VL-Revision VO Reduk. CO2-Em._SCH-unterschrieben.pdf

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Per E-Mail:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Liestal, 24. Juni 2025
BUD

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026, Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Albert Rösti

Mit dem Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft begrüsst die geplante Änderung der Verordnung, die die Verknüpfung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) mit dem EHS der Europäischen Union weiterhin ermöglicht.

Den Änderungen stimmen wir vorbehaltlos zu und stellen keine Änderungsanträge. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll



Isaac Reber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Aargau

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: Vernehmlassung des Regierungsrats des Kantons Aargau.pdf

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon zentral 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail

Bundesamt für Umwelt

vni-klima@bafu.admin.ch

25. Juni 2025

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation das Vernehmlassungsverfahren zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 eröffnet. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung zu nehmen und äussert sich wie folgt.

1. Ausgangslage

Das Emissionshandelssystem (EHS) hat zum Ziel, die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) von treibhausgasintensiven Industrieanlagen und der Luftfahrt zu reduzieren. Es ermöglicht die Reduktion von THG-Emissionen dort, wo dies am kostengünstigsten ist und stellt damit einen kosteneffizienten und marktnahen Ansatz dar. Seit dem 1. Januar 2020 ist das Schweizer EHS mit dem grösseren EU-EHS verknüpft, wodurch Schweizer Teilnehmende vom europäischen CO₂-Emissionsmarkt profitieren und vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt sind.

Die Verknüpfung der beiden EHS wird durch ein Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) geregelt. Dieses ist unbefristet und stellt sicher, dass beide Systeme gleichwertig zueinander ausgestaltet sind (Äquivalenzprinzip) und identische Regeln aufweisen (Spiegelungsprinzip). Ab 2026 nimmt die EU Änderungen an ihrem EHS vor. Die Änderungen betreffen insbesondere die schrittweise Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten an bestimmte Sektoren. Um diese Änderungen im Sinne des Äquivalenz- und des Spiegelungsprinzip pflichtgemäss zu übernehmen, hat das Parlament die notwendigen Gesetzesanpassungen im revidierten Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) festgehalten, das seit Januar 2025 in Kraft ist. Die Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) definiert nun die detaillierten Regelungen, um ein mit der EU kompatibles Schweizer EHS weiterzuführen.

Per 2025 wurden zudem auf Gesetzesebene neu CO₂-Zielwerte für schwere Fahrzeuge eingeführt. Die Vorlage passt den Geltungsbereich entsprechend an, um mehr Klarheit zu schaffen. Darüber hinaus wird die Berechnungsmethode von Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen neu geregelt, um die fortschreitende Entwicklung der Wärmeerzeugungstechnologien hin zu CO₂-ärmeren Wärmequellen abzubilden.

2. Beurteilung der Vorlage

Zu den CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Der Regierungsrat begrüsst, dass mit dem neuen per 1. Januar 2025 gültigen CO₂-Gesetz auch für schwere Fahrzeuge Zielwerte für CO₂-Emission definiert werden.

Der neue Art. 17c^{bis} der CO₂-Verordnung konkretisiert den Art. 10 des CO₂-Gesetzes über Zielwerte für CO₂-Emissionen von schweren Fahrzeugen. Demnach sind von den Bestimmungen des Kapitels 3 der CO₂-Verordnung ("Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern") auch Lastwagen sowie Sattelschlepper gemäss Art. 11 Abs. 2 lit. f beziehungsweise i der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) mit einem Garantiegewicht von mehr als 16 t betroffen. Für schwere Fahrzeuge soll zudem neu das Garantiegewicht¹ und nicht das Gesamtgewicht² gelten. In der aktuell gültigen CO₂-Verordnung wird für die Klassierung der Fahrzeuge in Art. 17b für Lieferwagen und in Art. 17c für leichte Sattelschlepper das Gesamtgewicht beigezogen. Um eine Vereinfachung der Handhabung zu gewährleisten, soll die Bezugseinheit für alle Fahrzeugklassen das Garantiegewicht sein.

Antrag

Für Fahrzeuge aller Gewichtsklassen ist das Garantiegewicht als Bezugseinheit zu verwenden und nicht das Gesamtgewicht.

Zum Emissionshandel für Betreiber von Anlagen

Im Rahmen der Änderungen des europäischen EHS sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit entsprechende Anpassungen in der CO₂-Verordnung vorzunehmen, um sicherzustellen, dass das Schweizer EHS weiterhin mit dem europäischen EHS verknüpft bleiben kann. Gewisse Bereiche, sowie einzelne Bestimmungen, sind aus seiner Sicht jedoch anpassungswürdig.

Der Regierungsrat begrüsst die Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU, da damit die Marktliquidität für Schweizer Unternehmen bedeutend höher ist und Emissionsrechte effizient am Markt beschafft werden können. Es handelt sich um ein marktnahes und effizientes Instrument zur Reduktion von CO₂-Emissionen, welches sich bewährt hat. Ebenso begrüsst der Regierungsrat, dass in dem mit der EU vereinbarten Abkommen bezüglich der Verknüpfung der EHS die Schweiz als nicht EU-Land vom Grenzausgleichsmechanismus von Emissionsrechten (CBAM; Carbon Border Adjustment Mechanism)³ ausgenommen ist.

Um die Kostenbelastung zu senken und um unterschiedliche Voraussetzungen verschiedener Wirtschaftssektoren zu berücksichtigen, werden den betroffenen Unternehmen kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Um die Zuteilung innerhalb eines Sektors vornehmen zu können, wurden Benchmarks definiert. Diese wurden durch die EU aufgrund des technologischen Fortschritts aktualisiert. Das daraus hervorgehende Kontingent an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten hat sich deutlich vermindert. Nach Schätzungen des Bundesamts für Umwelt können somit die Kosten für den Kauf von Emissionsrechten zwischen 30 % und 200 % steigen. Zudem reduziert die EU in ihrem EHS die kostenlose Zuteilung für Waren, die dem CBAM unterstehen, im Zeitraum von 2026–2034 schrittweise auf null. Der Nachvollzug dieser Entwicklung durch die Schweiz, gestützt auf das revidierte CO₂-Gesetz, betrifft vor allem die Produktion von Zement, Stahl und Aluminium.

¹ Das Garantiegewicht ist das vom Hersteller technisch höchstens zugelassene Gewicht.

² Das Gesamtgewicht ist das für den Strassenverkehr zulässige Gewicht.

³ Der CBAM trat per 17. Mai 2023 in Kraft und soll in bestimmten, vom EHS umfassten Wirtschaftssektoren, die durch Verlagerung von Produktionen in Ausland verursachten THG-Emissionen ("Carbon Leakage") vermindern.

Erhöhte Produktionskosten durch die Verringerung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten, können in einem disruptiven wirtschaftlichen Umfeld (zum Beispiel Handelskonflikte) zu einer signifikanten Wettbewerbsverzerrung gegenüber Unternehmen ausserhalb der EU führen.

Es ist deshalb zu prüfen, ob die Bestimmungen in der CO₂-Verordnung dahingehend angepasst werden können, dass in einem entsprechend herausfordernden wirtschaftlichen oder politischen Umfeld und im Einklang mit dem Abkommen mit der EU betreffend der Verknüpfung der EHS die Reduzierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten abgedeckt werden kann, zum Beispiel über eine Bestimmung betreffend der Aktivitätsrate analog der höheren Energieeffizienz (siehe Art. 46b Abs. 3 CO₂-Verordnung).

Antrag

Es ist zu prüfen, ob die Reduktion der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte in ausserordentlichen, wirtschaftlichen Lagen ausgesetzt werden kann.

Grundsätzlich sollen für die Schweiz keine strengeren Vorschriften, zum Beispiel in Form einer stärkeren Reduktion der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte, als in der EU zur Anwendung kommen (kein "Swiss finish").

Zu Art. 46 Abs. 1^{bis} CO₂-Verordnung – Kürzung der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten

Ab 1. Januar 2026 sieht die EU neu vor, dass Unternehmen mit ungenügender, individueller Treibhausgas-effizienz die kostenlos zugeteilten Emissionsrechte um 20 % gekürzt werden. Im Sinne des Äquivalenz- und Spiegelungsprinzips übernimmt die Schweiz diese Regelung. Zur Bestimmung einer ungenügenden, individuellen Treibhausgas-effizienz von Unternehmen in der Schweiz soll auf die Zielvereinbarungen abgestützt werden. Der Tatbestand der ungenügenden individuellen Treibhausgas-effizienz ist dann gegeben, wenn die Ziele der Zielvereinbarung nicht erreicht werden. Der Regierungsrat begrüsst dieses pragmatische Vorgehen, um zusätzlichen bürokratischen Aufwand zu vermeiden. Gemäss aktuell gültigem Gesetz müssen Unternehmen im EHS jedoch nicht zwingend auch eine Zielvereinbarung abschliessen. Bei Unternehmen im EHS ohne Zielvereinbarung ist die Bestimmung des Tatbestands der ungenügenden individuellen Treibhausgas-effizienz somit noch offen. Die entstehende Lücke im Vollzug soll ebenfalls durch eine unbürokratische, pragmatische und noch zu definierende Lösung geschlossen werden.

Antrag

Die Bestimmung der ungenügenden individuellen Treibhausgas-effizienz ist auch bei Unternehmen ohne Zielvereinbarung unbürokratisch und pragmatisch zu vollziehen.

Zum Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen

Ab dem Jahr 2026 gibt es gemäss Art. 19a Abs. 4 CO₂-Gesetz für Betreiber von Luftfahrzeugen keine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten mehr. Eine Ausnahme davon bilden Luftfahrzeuge, welchen erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe beigemischt werden.

Zu Art. 46h CO₂-Verordnung – Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe

Der Regierungsrat begrüsst die Verwendung von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen (SAF; Sustainable Aviation Fuels). Diese können gemäss Branche und Expertinnen und Experten zu einem alternativlosen, Netto-Null-konformen Treibstoff der Luftfahrt werden. Schon heute gibt es SAF aus biogenen und synthetischen Quellen. Es gibt jedoch weiterhin grossen Bedarf für die Erforschung einer effizienten und skalierbaren Produktionsroute für SAF, sodass diese perspektivisch

einen erheblichen Beitrag zur Dekarbonisierung der Luftfahrt leisten können. Die Beimischquote⁴ ist ein wichtiges Element, um die Entwicklung zur Herstellung günstiger SAF in Zukunft voranzutreiben. Deshalb erachtet es der Regierungsrat als zentral zusätzliche Kosten, welche Betreibern von Luftfahrzeugen mit Beimischung von SAF entstehen, weiterhin teilweise über kostenlose Emissionsrechte auszugleichen. Er begrüsst ebenfalls, dass SAF aus synthetischen Quellen hierbei den grössten Ausgleich erfahren, da hier künftig das quantitativ grösste Potenzial zu vermuten ist. Des Weiteren spricht sich der Regierungsrat explizit für die Förderung der Produktion von SAF auf nationaler Ebene aus. In diesem Zusammenhang sollen weiterhin Mittel für Pilot- und Demonstrationsanlagen zur Herstellung von SAF und weiteren Wasserstoff-Derivaten zur Verfügung gestellt werden.

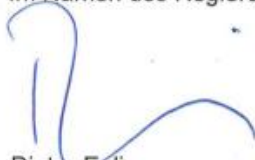
Antrag

Art. 46h ist explizit beizubehalten. Die Förderung zur Erforschung der Produktionsrouten von SAF in der Schweiz ist über das *Förderprogramm Luftfahrt und Klima* und allenfalls weitere bestehende Gefässe auszubauen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dieter Egli
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

⁴ Beimischpflicht für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe gemäss Artikel 28g und 28h des revidierten CO₂-Gesetzes.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux véhicules lourds suivants : a. camions au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou b. tracteurs à sellette au sens de l'art. 11, al. 2, let. i, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou
Begründung	Zu den CO2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge Der Regierungsrat begrüsst, dass mit dem neuen per 1. Januar 2025 gültigen CO2-Gesetz auch für schwere Fahrzeuge Zielwerte für CO2-Emission definiert werden. Der neue Art. 17cbis der CO2-Verordnung konkretisiert den Art. 10 des CO2-Gesetzes über Zielwerte für COa-Emissionen von schweren Fahrzeugen. Demnach sind von den Bestimmungen des Kapitels 3 der CO2-Verordnung ("Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern") auch Lastwagen sowie Sattelschlepper gemäss Art. 11 Abs. 2 lit. f beziehungsweise i der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) mit einem Garantiegewicht von mehr als 16 t betroffen. Für schwere Fahrzeuge soll zudem neu das Garantiegewicht" und nicht das Gesamtgewicht gelten. In der aktuell gültigen COa-Verordnung wird für die Klassierung der Fahrzeuge in Art. 17b für Lieferwagen und in Art. 17c für leichte Sattelschlepper das Gesamtgewicht beigezogen. Um eine Vereinfachung der Handhabung zu gewährleisten, soll die Bezugseinheit für alle Fahrzeugklassen das Garantiegewicht sein. Antrag: Für Fahrzeuge aller Gewichtsklassen ist das Garantiegewicht als Bezugseinheit zu verwenden und nicht das Gesamtgewicht.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zum Emissionshandel für Betreiber von Anlagen Im Rahmen der Änderungen des europäischen EHS sieht der Regierungsrat die Notwendigkeit entsprechende Anpassungen in der CO₂-Verordnung vorzunehmen, um sicherzustellen, dass das Schweizer EHS weiterhin mit dem europäischen EHS verknüpft bleiben kann. Gewisse Bereiche, sowie einzelne Bestimmungen, sind aus seiner Sicht jedoch anpassungswürdig. Der Regierungsrat begrüsst die Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU, da damit die Marktliquidität für Schweizer Unternehmen bedeutend höher ist und Emissionsrechte effizient am Markt beschafft werden können. Es handelt sich um ein marktnahes und effizientes Instrument zur Reduktion von CO₂-Emissionen, welches sich bewährt hat. Ebenso begrüsst der Regierungsrat, dass in dem mit der EU vereinbarten Abkommen bezüglich der Verknüpfung der EHS die Schweiz als nicht EU-Land vom Grenzausgleichsmechanismus von Emissionsrechten (CBAM; Carbon Border Adjustment Mechanism) ausgenommen ist. Um die Kostenbelastung zu senken und um unterschiedliche Voraussetzungen verschiedener Wirtschaftssektoren zu berücksichtigen, werden den betroffenen Unternehmen kostenlose Emissionsrechte zugeteilt. Um die Zuteilung innerhalb eines Sektors vornehmen zu können, wurden Benchmarks definiert. Diese wurden durch die EU aufgrund des technologischen Fortschritts aktualisiert. Das daraus hervorgehende Kontingent an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten hat sich deutlich vermindert. Nach Schätzungen des Bundesamts für Umwelt können somit die Kosten für den Kauf von Emissionsrechten zwischen 30 % und 200 % steigen. Zudem reduziert die EU in ihrem EHS die kostenlose Zuteilung für Waren, die dem CBAM unterstehen, im Zeitraum von 2026-2034 schrittweise auf null. Der Nachvollzug dieser Entwicklung durch die Schweiz, gestützt auf das revidierte CO₂-Gesetz, betrifft vor allem die Produktion von Zement, Stahl und Aluminium. Erhöhte Produktionskosten durch die Verringerung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten, können in einem disruptiven wirtschaftlichen Umfeld (zum Beispiel Handelskonflikte) zu einer signifikanten Wettbewerbsverzerrung gegenüber Unternehmen ausserhalb der EU führen. Es ist deshalb zu prüfen, ob die Bestimmungen in der CO₂-Verordnung dahingehend angepasst werden können, dass in einem entsprechend herausfordernden wirtschaftlichen oder politischen Umfeld und im Einklang mit dem Abkommen mit der EU betreffend der Verknüpfung der EHS die Reduzierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten abgedeckt werden kann, zum Beispiel über eine Bestimmung betreffend der Aktivitätsrate analog der höheren Energieeffizienz (siehe Art. 46b Abs. 3 CO₂-Verordnung). Antrag Es ist zu prüfen, ob die Reduktion der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte in ausserordentlichen, wirtschaftlichen Lagen ausgesetzt werden kann. Grundsätzlich sollen für die Schweiz keine strengeren Vorschriften, zum Beispiel in Form einer stärkeren Reduktion der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte, als in der EU zur Anwendung kommen (kein "Swiss finish").

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1bis La quantité calculée est réduite de 20 % en cas de non-respect d'une convention d'objectifs au sens de l'art. 41 LEné ou de l'art. 46, al. 2, LEné.
Begründung	Ab 1. Januar 2026 sieht die EU neu vor, dass Unternehmen mit ungenügender, individueller Treibhausgaseffizienz die kostenlos zugeteilten Emissionsrechte um 20 % gekürzt werden. Im Sinne des Äquivalenz- und Spiegelungsprinzips übernimmt die Schweiz diese Regelung. Zur Bestimmung einer ungenügenden, individuellen Treibhausgaseffizienz von Unternehmen in der Schweiz soll auf die Zielvereinbarungen abgestützt werden. Der Tatbestand der ungenügenden individuellen Treibhausgaseffizienz ist dann gegeben, wenn die Ziele der Zielvereinbarung nicht erreicht werden. Der Regierungsrat begrüsst dieses pragmatische Vorgehen, um zusätzlichen bürokratischen Aufwand zu vermeiden. Gemäss aktuell gültigem Gesetz müssen Unternehmen im EHS jedoch nicht zwingend auch eine Zielvereinbarung abschliessen. Bei Unternehmen im EHS ohne Zielvereinbarung ist die Bestimmung des Tatbestands der ungenügenden individuellen Treibhausgaseffizienz somit noch offen. Die entstehende Lücke im Vollzug soll ebenfalls durch eine unbürokratische, pragmatische und noch zu definierende Lösung geschlossen werden. Antrag Die Bestimmung der ungenügenden individuellen Treibhausgaseffizienz ist auch bei Unternehmen ohne Zielvereinbarung unbürokratisch und pragmatisch zu vollziehen.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zu Art. 46h CO2-Verordnung - Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer und emissionsarmer Flugtreibstoffe Der Regierungsrat begrüsst die Verwendung von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen (SAF; Sustainable Aviation Fuels). Diese können gemäss Branche und Expertinnen und Experten zu einem alternativlosen, Netto-Null-konformen Treibstoff der Luftfahrt werden. Schon heute gibt es SAF aus biogenen und synthetischen Quellen. Es gibt jedoch weiterhin grossen Bedarf für die Erforschung einer effizienten und skalierbaren Produktionsroute für SAF, sodass diese perspektivisch einen erheblichen Beitrag zur Dekarbonisierung der Luftfahrt leisten können. Die Beimischquote* ist ein wichtiges Element, um die Entwicklung zur Herstellung günstiger SAF in Zukunft voranzutreiben. Deshalb erachtet es der Regierungsrat als zentral zusätzliche Kosten, welche Betreibern von Luftfahrzeugen mit Beimischung von SAF entstehen, weiterhin teilweise über kostenlose Emissionsrechte auszugleichen. Er begrüsst ebenfalls, dass SAF aus synthetischen Quellen hierbei den grössten Ausgleich erfahren, da hier künftig das quantitativ grösste Potenzial zu vermuten ist. Des Weiteren spricht sich der Regierungsrat explizit für die Förderung der Produktion von SAF auf nationaler Ebene aus. In diesem Zusammenhang sollen weiterhin Mittel für Pilot- und Demonstrationsanlagen zur Herstellung von SAF und weiteren Wasserstoff-Derivaten zur Verfügung gestellt werden. Antrag: Art. 46h ist explizit beizubehalten. Die Förderung zur Erforschung der Produktionsrouten von SAF in der Schweiz ist über das Förderprogramm Luftfahrt und Klima und allenfalls weitere bestehende Gefässe auszubauen.

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Zürich

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Die geplanten Anpassungen der CO2-Verordnung zur Weiterentwicklung des Emissionshandelssystems (EHS) sind in grossen Zügen nachvollziehbar, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Übernahme der entsprechenden EU-Regelungen. Die Sicherstellung der Kompatibilität mit dem EHS der EU sowie der Ausnahme der Schweiz von CO2-Grenzausgleichsmechanismus sind zentrale Ziele, die eine weitgehende Angleichung rechtfertigen.

Anhang: RRB-2025-0683-Missiv.pdf



Elektronisch an vni-klima@bafu.admin.ch



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

25. Juni 2025 (RRB Nr. 683/2025)

**Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Revision der Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die geplanten Anpassungen der CO₂-Verordnung zur Weiterentwicklung des Emissionshandelssystems (EHS) sind in grossen Zügen nachvollziehbar, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Übernahme der entsprechenden EU-Regelungen. Die Sicherstellung der Kompatibilität mit dem EHS der EU sowie der Ausnahme der Schweiz vom CO₂-Grenzausgleichsmechanismus sind zentrale Ziele, die eine weitgehende Angleichung rechtfertigen.

Dennoch ist auf zwei kritische Punkte hinzuweisen:

1. Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiberinnen und -betreiber

Die vorgesehene teilweise kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten zur Abfederung der Kosten für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe bewerten wir aus klimapolitischer Sicht kritisch. Auch wenn dieses Vorgehen der EU-Regelung entspricht, sind weitere Ausnahmen im Luftverkehrssektor zu vermeiden. Eine konsequente und verursachergerechte Bepreisung der Emissionen bleibt zentral.

2. Anpassung der Berechnungsmethode für Emissionsverminderungen bei Wärmeverbünden

Die geplante Änderung der Berechnungsgrundlage im Rahmen der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteureinnen und -importeure birgt das Risiko, Projekte zur Emissionsminderung im Bereich der Wärmenetze zu hemmen. Durch die angepasste Berechnung werden weniger Emissionsreduktionen als bisher angerechnet, was dazu führen kann,

dass die Wärmeverbundbetreiberinnen und -betreiber weniger finanzielle Beiträge erhalten. Eine solche Anpassung könnte sich bremsend auf die Dekarbonisierung des Wärmesektors auswirken. Die vorgesehene Änderung ist daher zu hinterfragen. Es ist eine sorgfältige Prüfung der Auswirkungen auf Investitionsanreize und Klimaziele erforderlich. Dies ist insbesondere in den Erläuterungen entsprechend aufzuzeigen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Der stv. Staatsschreiber:

Dr. Martin Neukom

Dr. Peter Hösli



Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	1. Emissionsrechte für Luftfahrzeugbetreiberinnen und -betreiber Die vorgesehene teilweise kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten zur Abfederung der Kosten für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe bewerten wir aus klimapolitischer Sicht kritisch. Auch wenn dieses Vorgehen der EU-Regelung entspricht, sind weitere Ausnahmen im Luftverkehrssektor zu vermeiden. Eine konsequente und verursachergerechte Bepreisung der Emissionen bleibt zentral.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	2. Anpassung der Berechnungsmethode für Emissionsverminderungen bei Wärmeverbünden Die geplante Änderung der Berechnungsgrundlage im Rahmen der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteurrinnen und -importeure birgt das Risiko, Projekte zur Emissionsminderung im Bereich der Wärmenetze zu hemmen. Durch die angepasste Berechnung werden weniger Emissionsreduktionen als bisher angerechnet, was dazu führen kann, dass die Wärmeverbundbetreiberinnen und -betreiber weniger finanzielle Beiträge erhalten. Eine solche Anpassung könnte sich bremsend auf die Dekarbonisierung des Wärmesektors auswirken. Die vorgesehene Änderung ist daher zu hinterfragen. Es ist eine sorgfältige Prüfung der Auswirkungen auf Investitionsanreize und Klimaziele erforderlich. Dies ist insbesondere in den Erläuterungen entsprechend aufzuzeigen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Obwalden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Durch die Revision wird weitgehend EU-Recht nachvollzogen. Die damit allenfalls einhergehenden höheren Produktionskosten in den Sektoren Zement, Stahl und Aluminium sind nachteilig. Sodann können in der Folge für die Bauwirtschaft und die Metall- und Maschinenbauindustrie höhere Kosten entstehen. Weiter bestehen keine Bemerkungen.

Anhang: Obwalden.pdf



fdCH-6060 Sarnen, St. Antonistrasse 4, VD

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern
vnl-klima@bafu.admin.ch

Sarnen, 30. Juni 2025

**Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung per 1. Ja-
nuar 2026): Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, *Lieber Albert*
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Revision der Verordnung
über die Reduktion der CO₂-Emissionen eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stel-
lungnahme.

Durch die Revision wird weitgehend EU-Recht nachvollzogen. Die damit allenfalls einhergehenden
höheren Produktionskosten in den Sektoren Zement, Stahl und Aluminium sind nachteilig. Sodann
können in der Folge für die Bauwirtschaft und die Metall- und Maschinenbauindustrie höhere Kosten
entstehen.

Weiter bestehen keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Volkswirtschaftsdepartement

Daniel Wyler
Landstatthalter

St. Antonistrasse 4, 6060 Sarnen
Tel. 041 666 63 32
volkswirtschaftsdepartement@ow.ch
www.ow.ch

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Regierungsrat (Zirkulationsmappe)
- Staatskanzlei (OWSTK.5382)

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Kanton Appenzell Innerrhoden

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Revisionsvorlage des Bundes.

Anhang: Revision Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung) per 1. Januar 2026 - Stellungnahme Kanton Appenzell I.pdf



KANTON
APPENZELL AUSSER RHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
mittels der Plattform «Consultations»

Appenzell, 2. Juli 2025

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per
1. Januar 2026
Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Revisionsvorlage des Bundes.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission
Der Ratschreiber:


Roman Dobler

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

AI 013.12-449.23.1.4-1279133

1-1

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

2. Stellungnahmen In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

GRÜNE Schweiz / Les VERT-E-S suisses / I VERDI svizzera

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren Sie haben die GRÜNEN Schweiz zur Stellungnahme zu den Änderungen der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2V) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt. Bei den vorgeschlagenen Änderungen der CO2-Verordnung wird das Schweizer Emissionshandelssystem an die ab 2026 geltenden Vorgaben der Europäischen Union angepasst. Die GRÜNEN beschränken sich in ihrer Stellungnahme deshalb auf einige ausgewählte Punkte. Grundsätzlich möchten wir unterstreichen, dass die Schweiz nicht auf das Ambitionsniveau der EU beschränkt ist. Sie kann strengere und wirksamere Regelungen erlassen. Insbesondere, weil die EU-Vorgaben als Mindeststandard zu verstehen sind: Es handelt sich dabei um Kompromisslösungen zwischen wirtschaftlich stark unterschiedlichen Mitgliedstaaten. Die Schweiz sollte sich in ihrer Umsetzung daher an den ambitionierteren Ländern Nordwesteuropas orientieren und weitergehende nationale Massnahmen umsetzen. EHS für die Luftfahrt: Damit der Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin erhöht werden kann, bitten die GRÜNEN den Bundesrat, umgehend eine ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen. Nur so kann verhindert werden, dass Airlines von Gratiszuteilungen profitieren, ohne über die sowieso gesetzlich vorgeschriebene Beimischung hinaus aktiv zur Dekarbonisierung beizutragen. EHS für die Industrie: Derzeit erhalten gewisse EHS-Unternehmen ein Vielfaches an kostenlosen Emissionsrechten – teils mehr als das Zehnfache ihres tatsächlichen Bedarfs. Diese zusätzlichen Zertifikate können verkauft oder für zukünftige Jahre aufbewahrt werden. Die GRÜNEN fordern den Bundesrat dazu auf zu prüfen, ob gewisse Firmen nicht zu viele Gratisemissionsrechte erhalten – insbesondere für Massnahmen, die früher umgesetzt wurden, heute aber nicht mehr gleich stark belohnt würden. Beim CO2-Ziel für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge hinkt die Schweiz der EU hinterher: Während die EU bis 2030 eine Reduktion von 45 % verlangt, sind es in der Schweiz nur 30 %. Das liegt allein am zeitlichen Ablauf der Gesetzgebung. Da der Bundesrat bereits zugesagt hat, das Gesetz anzupassen, sobald der EU-Entscheid vorliegt – was inzwischen der Fall ist – fordern die GRÜNEN eine rasche Teilrevision des entsprechenden Artikels im CO2-Gesetz, um eine unnötige Schweizer Sonderregelung zu vermeiden. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung. Freundliche Grüsse

Anhang: ver_250702_Vernehmlassung-CO2-Verordnung.pdf



GRÜNE Schweiz

Miro Poffa
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

miro.poffa@gruene.ch
031 326 66 12

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion CO₂-Abgabe und
Emissionshandel

Eingabe online über Consultations

Bern, 2. Juli 2025

**Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V);
Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN Schweiz zur Stellungnahme zu den Änderungen der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V) eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Bei den vorgeschlagenen Änderungen der CO₂-Verordnung wird das Schweizer Emissionshandelssystem an die ab 2026 geltenden Vorgaben der Europäischen Union angepasst. Die GRÜNEN beschränken sich in ihrer Stellungnahme deshalb auf einige ausgewählte Punkte.

Grundsätzlich möchten wir unterstreichen, dass die Schweiz nicht auf das Ambitionsniveau der EU beschränkt ist. Sie kann strengere und wirksamere Regelungen erlassen. Insbesondere, weil die EU-Vorgaben als Mindeststandard zu verstehen sind: Es handelt sich dabei um Kompromisslösungen zwischen wirtschaftlich stark unterschiedlichen Mitgliedstaaten. Die Schweiz sollte sich in ihrer Umsetzung daher an den ambitionierteren Ländern Nordwesteuropas orientieren und weitergehende nationale Massnahmen umsetzen.

EHS für die Luftfahrt: Damit der Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin erhöht werden kann, bitten die GRÜNEN den Bundesrat, umgehend eine ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen. Nur so kann verhindert werden, dass Airlines von Gratiszuteilungen profitieren, ohne über die sowieso gesetzlich vorgeschriebene Beimischung hinaus aktiv zur Dekarbonisierung beizutragen.

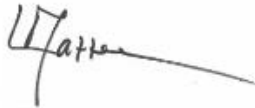
EHS für die Industrie: Derzeit erhalten gewisse EHS-Unternehmen ein Vielfaches an kostenlosen Emissionsrechten – teils mehr als das Zehnfache ihres tatsächlichen Bedarfs. Diese zusätzlichen Zertifikate können verkauft oder für zukünftige Jahre aufbewahrt werden.

Die GRÜNEN fordern den Bundesrat dazu auf zu prüfen, ob gewisse Firmen nicht zu viele Gratisemissionsrechte erhalten – insbesondere für Massnahmen, die früher umgesetzt wurden, heute aber nicht mehr gleich stark belohnt würden.

Beim CO₂-Ziel für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge hinkt die Schweiz der EU hinterher: Während die EU bis 2030 eine Reduktion von 45 % verlangt, sind es in der Schweiz nur 30 %. Das liegt allein am zeitlichen Ablauf der Gesetzgebung. Da der Bundesrat bereits zugesagt hat, das Gesetz anzupassen, sobald der EU-Entscheid vorliegt¹ – was inzwischen der Fall ist – fordern die GRÜNEN eine rasche Teilrevision des entsprechenden Artikels im CO₂-Gesetz, um eine unnötige Schweizer Sonderregelung zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Lisa Mazzone
Präsidentin



Miro Poffa
Fachsekretär Umwelt, Energie und Verkehr

¹ Bundesrat Albert Rösli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Beim CO2-Ziel für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge hinkt die Schweiz der EU hinterher: Während die EU bis 2030 eine Reduktion von 45 % verlangt, sind es in der Schweiz nur 30 %. Das liegt allein am zeitlichen Ablauf der Gesetzgebung. Da der Bundesrat bereits zugesagt hat, das Gesetz anzupassen, sobald der EU-Entscheid vorliegt – was inzwischen der Fall ist – fordern die GRÜNEN eine rasche Teilrevision des entsprechenden Artikels im CO2-Gesetz, um eine unnötige Schweizer Sonderregelung zu vermeiden.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Industrie: Derzeit erhalten gewisse EHS-Unternehmen ein Vielfaches an kostenlosen Emissionsrechten – teils mehr als das Zehnfache ihres tatsächlichen Bedarfs. Diese zusätzlichen Zertifikate können verkauft oder für zukünftige Jahre aufbewahrt werden. Die GRÜNEN fordern den Bundesrat dazu auf zu prüfen, ob gewisse Firmen nicht zu viele Gratisemissionsrechte erhalten – insbesondere für Massnahmen, die früher umgesetzt wurden, heute aber nicht mehr gleich stark belohnt würden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Luftfahrt: Damit der Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin erhöht werden kann, bitten die GRÜNEN den Bundesrat, umgehend eine ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen. Nur so kann verhindert werden, dass Airlines von Gratiszuteilungen profitieren, ohne über die sowieso gesetzlich vorgeschriebene Beimischung hinaus aktiv zur Dekarbonisierung beizutragen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Verkehr
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Beim CO2-Ziel für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge hinkt die Schweiz der EU hinterher: Während die EU bis 2030 eine Reduktion von 45 % verlangt, sind es in der Schweiz nur 30 %. Das liegt allein am zeitlichen Ablauf der Gesetzgebung. Da der Bundesrat bereits zugesagt hat, das Gesetz anzupassen, sobald der EU-Entscheid vorliegt – was inzwischen der Fall ist – fordern die GRÜNEN eine rasche Teilrevision des entsprechenden Artikels im CO2-Gesetz, um eine unnötige Schweizer Sonderregelung zu vermeiden.

Titel	EHS Anlagen
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Derzeit erhalten gewisse EHS-Unternehmen ein Vielfaches an kostenlosen Emissionsrechten – teils mehr als das Zehnfache ihres tatsächlichen Bedarfs. Diese zusätzlichen Zertifikate können verkauft oder für zukünftige Jahre aufbewahrt werden. Die GRÜNEN fordern den Bundesrat dazu auf zu prüfen, ob gewisse Firmen nicht zu viele Gratisemissionsrechte erhalten – insbesondere für Massnahmen, die früher umgesetzt wurden, heute aber nicht mehr gleich stark belohnt würden.

Titel	EHS Luftfahrt
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Damit der Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin erhöht werden kann, bitten die GRÜNEN den Bundesrat, umgehend eine ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen. Nur so kann verhindert werden, dass Airlines von Gratiszuteilungen profitieren, ohne über die sowieso gesetzlich vorgeschriebene Beimischung hinaus aktiv zur Dekarbonisierung beizutragen.

Die Mitte

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Pour Le Centre, le SEQE constitue un levier important dans les efforts de réduction des émissions de CO2 et dans la lutte contre le changement climatique. C'est pourquoi il salue, de manière générale, la démarche du Conseil fédéral visant à instaurer les dispositions réglementaires requises afin de maintenir, au-delà de 2026, un SEQE suisse compatible avec celui de l'UE et garantissant des conditions de concurrence équilibrées. La révision partielle de l'ordonnance sur le CO2 renforce la continuité des engagements pris par la Suisse en matière de réduction des émissions de CO2, tout en offrant des bénéfices concrets pour l'économie nationale. Elle permet notamment de préserver le couplage avec le système européen d'échange de quotas et d'éviter que les marchandises suisses ne soient soumises au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) de l'Union européenne. Le Centre profite également de l'opportunité offerte par la présente consultation pour notifier qu'il suivra avec attention les développements futurs des éventuelles bases légales d'un mécanisme d'ajustement des émissions de carbone aux frontières.

Anhang: 250627_PDP.Centre_DETEC_SEQE.pdf



Par e-mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, 27 juin 2025

Consultation : **Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2** (ordonnance sur le CO2)

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Le projet porté à consultation concerne une révision de l'ordonnance sur le CO2 laquelle entrera en vigueur au 1er janvier 2026 tout en étant en partie avec effet rétroactif au 1er janvier 2025. La révision comprend notamment des adaptations à apporter au système d'échange de quotas d'émission suisse afin qu'il évolue de la même manière que celui de l'Union européenne.

Le Centre salue la **poursuite du couplage du SEQE suisse avec celui de l'UE**

Le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) vise à encourager les installations industrielles les plus polluantes à réduire progressivement leurs émissions. Il fixe pour cela un plafond d'émissions qui diminue au fil du temps. Ce système permet, par l'échange de droits d'émission sur le marché, de garantir que les réductions ont lieu là où elles sont économiquement les plus efficaces. En 2020, le SEQE suisse a été couplé à celui de l'Union européenne. Cette intégration a permis aux entreprises suisses d'accéder à un marché plus vaste, plus liquide et plus transparent, tout en assurant des conditions de concurrence équivalentes à celles des acteurs européens.

Pour Le Centre, le SEQE constitue un levier important dans les efforts de réduction des émissions de CO2 et dans la lutte contre le changement climatique. C'est pourquoi il salue, de manière générale, la démarche du Conseil fédéral visant à instaurer les dispositions réglementaires requises afin de maintenir, au-delà de 2026, un SEQE suisse compatible avec celui de l'UE et garantissant des conditions de concurrence équilibrées. La révision partielle de l'ordonnance sur le CO2 renforce la continuité des engagements pris par la Suisse en matière de réduction des émissions de CO2, tout en offrant des bénéfices concrets pour l'économie nationale. Elle permet notamment de préserver le couplage avec le système européen d'échange de quotas et d'éviter que les marchandises suisses ne soient soumises au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) de l'Union européenne.

Le Centre profite également de l'opportunité offerte par la présente consultation pour notifier qu'il suivra avec attention les développements futurs des éventuelles bases légales d'un mécanisme d'ajustement des émissions de carbone aux frontières.

Le Centre
Suisse

Seilerstrasse 8a
Boite postale
CH-3001 Berne

T 031 357 33 33
info@die-mitte.ch
www.le-centre.ch



Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

Le Centre

Sig. Gerhard Pfister
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le Centre salue la poursuite du couplage du SEQE suisse avec celui de l'UE Le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) vise à encourager les installations industrielles les plus polluantes à réduire progressivement leurs émissions. Il fixe pour cela un plafond d'émissions qui diminue au fil du temps. Ce système permet, par l'échange de droits d'émission sur le marché, de garantir que les réductions ont lieu là où elles sont économiquement les plus efficaces. En 2020, le SEQE suisse a été couplé à celui de l'Union européenne. Cette intégration a permis aux entreprises suisses d'accéder à un marché plus vaste, plus liquide et plus transparent, tout en assurant des conditions de concurrence équivalentes à celles des acteurs européens. Pour Le Centre, le SEQE constitue un levier important dans les efforts de réduction des émissions de CO2 et dans la lutte contre le changement climatique.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Ablehnung
Begründung:	Aus Sicht der SVP ist die vorliegende Revision der CO2-Verordnung inakzeptabel. Wir weisen sie an den Bundesrat zurück – mit der Aufforderung, diesen Irrweg nicht weiter-zuverfolgen. Die Vorlage steht exemplarisch für eine übergriffige, zentralistisch gesteu-erte Klimapolitik, die mit immer neuen Auflagen, Subventionen und indirekten Kosten auf die Schweizer Wirtschaft einwirkt – ohne dabei einen effektiven Beitrag zum Klima-schutz zu leisten. Sie verschärft die regulatorische und finanzielle Belastung energiein-ensiver Branchen, greift unnötig in den Markt ein, übernimmt kritiklos ausländisches Recht und lässt die besonders betroffenen KMU im Regen stehen. Statt Standortstär-kung und Technologieoffenheit setzt der Bund auf Umverteilung, Bürokratie und die schleichende Anbindung an die EU. Die SVP warnt mit Nachdruck vor den Folgen: eine Deindustrialisierung, ein wachsendes finanzpolitisches Risiko und ein tiefgreifender Verlust demokratischer Selbstbestimmung. Die Vorlage verpasst es zudem, für KMU oder energieintensive Betriebe in der Schweiz kon-krete Entlastungsmassnahmen vorzusehen. Gerade diese Unternehmen sind von steigenden Energie- und Regulierungsaufwänden besonders betroffen, verfügen aber oftmals nicht über die personellen oder finanziellen Ressourcen, um zusätzliche administrative Vorschriften in-tern zu bewältigen. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, dass die Vorlage keinerlei sektorielle Differenzierung oder Entlastung vorsieht. Umso unverständlicher ist es, dass ausgerechnet jene Betriebe zusätzlich belastet werden, die bereits heute unter erheblichem Druck stehen. Das Ziel einer Verordnung muss Rechtssicherheit und eine wirtschaftsverträgliche, praxisnahe Umsetzung des Gesetzes sein. Diese Verordnung verfehlt beides und gehört dementspre-chend ersatzlos zu streichen.

Anhang: 250702 Stellungnahme SVP.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrat Albert Rösti

Elektronisch an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Stellungnahme zur Vernehmlassung der Schweizerischen Volkspartei SVP

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vorliegenden Verordnungsentwurf Stellung nehmen zu können.

Aus Sicht der SVP ist die vorliegende Revision der CO₂-Verordnung inakzeptabel. Wir weisen sie an den Bundesrat zurück – mit der Aufforderung, diesen Irrweg nicht weiterzuverfolgen. Die Vorlage steht exemplarisch für eine übergriffige, zentralistisch gesteuerte Klimapolitik, die mit immer neuen Auflagen, Subventionen und indirekten Kosten auf die Schweizer Wirtschaft einwirkt – ohne dabei einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Sie verschärft die regulatorische und finanzielle Belastung energieintensiver Branchen, greift unnötig in den Markt ein, übernimmt kritiklos ausländisches Recht und lässt die besonders betroffenen KMU im Regen stehen. Statt Standortstärkung und Technologieoffenheit setzt der Bund auf Umverteilung, Bürokratie und die schleichende Anbindung an die EU. Die SVP warnt mit Nachdruck vor den Folgen: eine Deindustrialisierung, ein wachsendes finanzpolitisches Risiko und ein tiefgreifender Verlust demokratischer Selbstbestimmung.

Kritisch beurteilen wir die zunehmende regulatorische Belastung und Kostensteigerung für die Industrie. Die Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und die Einführung zusätzlicher Kürzungen bei sogenannt ungenügender Treibhausgas-effizienz würden eine massive Mehrbelastung für energieintensive Branchen bedeuten. Diese Entwicklung schwächt den Industriestandort Schweiz und erhöht das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Ausland – trotz formaler Ausnahme vom CBAM. Insofern warnt die SVP, dass solche Massnahmen zu einer schleichenden Deindustrialisierung führen, ohne dass dadurch ein nennenswerter umweltpolitischer Nutzen erzielt wird.

Weiterhin ist die vorgesehene staatliche Förderung von erneuerbaren oder synthetischen Flugtreibstoffen durch die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an Luftfahrzeugbetreiber klar abzulehnen. Diese Förderung führt zu Kosten von 50 Millionen Franken im Emissionshandelssystem Luftfahrt, ohne dass eine Gegenfinanzierung vorgesehen ist. Angesichts der angespannten Haushaltslage und des Entlastungspakets 2027 ist eine Kompensation über den Bundeshaushalt ausgeschlossen, was den finanzpolitischen Druck zusätzlich erhöht. Aus Sicht der SVP ist es nicht Aufgabe des Staates, durch planwirtschaftliche Eingriffe künstlich einen Markt für hochsubventionierte Nischentreibstoffe zu schaffen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis höchst fragwürdig ist. Letztendlich, ist davon auszugehen, dass ohne vorgesehener Gegenfinanzierung auch diese Kosten an Konsumenten abgewälzt werden.

Diese Revision der CO₂-Verordnung entspricht auch einer Übernahme zahlreicher Detailregelungen aus dem EU-Recht. In der Festlegung von Benchmarks, bei der Zuteilung von Emissionsrechten und in der Definition von zulässigen Treibstoffen – die Schweiz übernimmt systematisch EU-Vorgaben, ohne dass diese demokratisch legitimiert oder im Parlament behandelt werden. Hierdurch droht eine automatische Anbindung an das Regulierungsregime der EU durch die Hintertür. Diese Entwicklung ist exemplarisch für die «dynamische Rechtsübernahme», die bereits am Horizont sicht- und spürbar wird. Wenn wir ihr nicht entschieden entgegenwirken, wird sie zur Realität werden. Diese Verordnungsrevision zeigt, wie technokratisch gesteuerte Klimapolitik als Hebel dient, um schweizerisches Recht systematisch an fremdes Recht anzugleichen – ohne Mitsprache der Bürgerinnen und Bürger. Eine solche Aushöhlung der nationalen Souveränität ist inakzeptabel.

Die Vorlage verpasst es zudem, für KMU oder energieintensive Betriebe in der Schweiz konkrete Entlastungsmassnahmen vorzusehen. Gerade diese Unternehmen sind von steigenden Energie- und Regulierungsaufwänden besonders betroffen, verfügen aber oftmals nicht über die personellen oder finanziellen Ressourcen, um zusätzliche administrative Vorschriften intern zu bewältigen. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, dass die Vorlage keinerlei sektorielle Differenzierung oder Entlastung vorsieht. Umso unverständlicher ist es, dass ausgerechnet jene Betriebe zusätzlich belastet werden, die bereits heute unter erheblichem Druck stehen.

Das Ziel einer Verordnung muss Rechtssicherheit und eine wirtschaftsverträgliche, praxisnahe Umsetzung des Gesetzes sein. Diese Verordnung verfehlt beides und gehört dementsprechend ersatzlos zu streichen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Marcel Dettling
Nationalrat



Henrique Schneider

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Kritisch beurteilen wir die zunehmende regulatorische Belastung und Kostensteigerung für die Industrie. Die Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und die Einführung zusätzlicher Kürzungen bei sogenannt ungenügender Treibhausgas-effizienz würden eine massive Mehrbelastung für energieintensive Branchen bedeuten. Diese Entwicklung schwächt den Industriestandort Schweiz und erhöht das Risiko einer Produktionsverlagerung ins Aus-land – trotz formaler Ausnahme vom CBAM. Insofern warnt die SVP, dass solche Massnahmen zu einer schleichenden Deindustrialisierung führen, ohne dass dadurch ein nennenswerter umweltpolitischer Nutzen erzielt wird.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Weiterhin ist die vorgesehene staatliche Förderung von erneuerbaren oder synthetischen Flugtreibstoffen durch die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an Luftfahrzeugbetreiber klar abzulehnen. Diese Förderung führt zu Kosten von 50 Millionen Franken im Emissionshandelssystem Luftfahrt, ohne dass eine Gegenfinanzierung vorgesehen ist. Angesichts der angespannten Haushaltslage und des Entlastungspakets 2027 ist eine Kompensation über den Bundeshaushalt ausgeschlossen, was den finanzpolitischen Druck zusätzlich erhöht. Aus Sicht der SVP ist es nicht Aufgabe des Staates, durch planwirtschaftliche Eingriffe künstlich einen Markt für hochsubventionierte Nischentreibstoffe zu schaffen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis höchst fragwürdig ist. Letztendlich, ist davon auszugehen, dass ohne vorgesehener Gegenfinanzierung auch diese Kosten an Konsumenten abgewälzt werden.

Titel	1.1
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Diese Revision der CO2-Verordnung entspricht auch einer Übernahme zahlreicher Detailregelungen aus dem EU-Recht. In der Festlegung von Benchmarks, bei der Zuteilung von Emissionsrechten und in der Definition von zulässigen Treibstoffen – die Schweiz übernimmt systematisch EU-Vorgaben, ohne dass diese demokratisch legitimiert oder im Parlament behandelt werden. Hierdurch droht eine automatische Anbindung an das Regulierungsregime der EU durch die Hintertür. Diese Entwicklung ist exemplarisch für die «dynamische Rechtsübernahme», die bereits am Horizont sichtbar und spürbar wird. Wenn wir ihr nicht entschieden entgegenwirken, wird sie zur Realität werden. Diese Verordnungsrevision zeigt, wie technokratisch gesteuerte Klimapolitik als Hebel dient, um schweizerisches Recht systematisch an fremdes Recht anzugleichen – ohne Mitsprache der Bürgerinnen und Bürger. Eine solche Aushöhlung der nationalen Souveränität ist inakzeptabel.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Grundsätzliche Einschätzung der SP: Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, den wir grundsätzlich befürworten, beschränken wir uns auf wenige Punkte. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Ländern sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Ländern Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht. Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen. Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen zur Folge gehabt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Laut der EU soll sich dies ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere respektive wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

Anhang: SPStellungnahme_CO2Verordnung_02.07.2025.pdf



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse

Zentralsekretariat / Secrétariat central

Theaterplatz 4, 3011 Bern

Postfach / Case postale, 3001 Bern

Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch

www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Worblentalstrasse 68
3063 Ittigen
Per Mail an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 17. Juni 2025

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

Zusammenfassung der Vorlage:

Die Europäische Union (EU) hat Änderungen an ihrem Emissionshandelssystem (EHS) mit Wirkung ab dem Jahr 2026 vorgenommen³, darunter die schrittweise Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten an Sektoren wie Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel, Elektrizität und Wasserstoff. Um die Verpflichtungen aus dem Abkommen auch zukünftig zu erfüllen, hat das Parlament die dafür notwendigen Gesetzes-Anpassungen sowie die Kompetenzen des Bundesrats im revidierten CO₂-Gesetz festgehalten, das seit Januar 2025 in Kraft ist. Mit dieser Teilrevision der CO₂-Verordnung werden nun die detaillierten Regelungen definiert, um auch in der Zeit ab 2026 ein mit der EU kompatibles Schweizer EHS mit vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen weiterzuführen und damit die Verknüpfung sowie die Ausnahme von Waren Schweizer Ursprungs vom EU-Grenzausgleichsmechanismus aufrechtzuerhalten.

Grundsätzliche Einschätzung der SP:

Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, den wir grundsätzlich befürworten, beschränken wir uns auf wenige Punkte.

Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Ländern sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Ländern Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen.

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen zur Folge gehabt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Laut der EU soll sich dies ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere respektive wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses

Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, beschränkt sich die Schweiz bisher auf eine Reduktion um nur 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich des politischen Timings der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom gewählten Zeitplan der EU abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchstens zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat.

Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Die Schweiz hat nicht EU-analog

legifiziert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Aus diesem Grund sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefonds haben wir bestehende Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, beschränkt sich die Schweiz bisher auf eine Reduktion um nur 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich des politischen Timings der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom gewählten Zeitplan der EU abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.
Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchstens zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO2-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO2-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Die Schweiz hat nicht EU-analog legifert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO2-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.
Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.
Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.
Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. Angeichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefonds haben wir bestehende Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Aus diesem Grund sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Aus diesem Grund sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

3. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

4. Stellungnahmen Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Schweizerischer Arbeitgeberverband

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Stellungnahme per Mail: Da dieses Thema gemäss Ressortteilung zwischen dem Schweizerischen Arbeitgeberverband und Economiesuisse in den Zuständigkeitsbereich von letzterer fällt, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	• economiesuisse begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS. • Ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt, wird als notwendig und zielführend erachtet. • Bei der Rückerstattung der CO2-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken ist der Methodenwechsel für die Beurteilung der externen Kosten zwar nachvollziehbar. Alternativ sollten aber aufgrund der wirtschaftlichen Mehrbelastung auch CO2-Kompensationsmöglichkeiten geschaffen werden. • Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels Um die CO2-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger zu reduzieren, soll Strom verstärkt fossile Energieträger ersetzen. Diese Substitutionsprozesse werden – trotz Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und technischen Fortschritt – zu einem deutlich steigenden Strombedarf führen. Daher muss der Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung höchste Priorität eingeräumt werden. Wettbewerbsfähigkeit und Kostensteigerungen Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie dar. economiesuisse fordert daher Rahmenbedingungen, die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Diese Flexibilität sollte technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum bei der Wahl geeigneter Instrumente auf nationaler oder kantonaler Ebene eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten.

Anhang: 20250702 Stellungnahme economiesuisse_CO2-Verordnung_final.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch: ynl-klima@bafu.admin.ch

2. Juli 2025

Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 – Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026.

Als Wirtschaftsdachverband engagiert sich economiesuisse für eine Klimapolitik, die es den Unternehmen erlaubt, einen möglichst grossen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne an Wettbewerbsfähigkeit einzubüssen. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt 2 Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche dieser Unternehmen nutzen Energie für die Bereitstellung ihrer Dienste und Produkte und sind deshalb von der aktuellen Revision und den damit einhergehenden Kostenfolgen betroffen. Die Gefahr von Struktureffekten, Verlagerungen und einer abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes gilt es bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen und eine Wachstumsbremse zu verhindern. Im Interesse einer prosperierenden Schweiz und unserer Mitglieder setzt sich economiesuisse ein für eine realistische, wirksame und kosteneffiziente Klimapolitik der Schweiz.

economiesuisse
Hegibachstrasse 47
Postfach CH-8032 Zürich
Telefon +41 44 421 35 35
Telefax +41 44 421 34 34

Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss Business Federation
www.economiesuisse.ch

Das Wichtigste in Kürze

- economiesuisse begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS.
- Ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt, wird als notwendig und zielführend erachtet.
- Bei der Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken ist der Methodenwechsel für die Beurteilung der externen Kosten zwar nachvollziehbar. Alternativ sollten aber aufgrund der wirtschaftlichen Mehrbelastung auch CO₂-Kompensationsmöglichkeiten geschaffen werden.
- Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten.

1 Allgemeine Bemerkungen

Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels

Um die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger zu reduzieren, soll Strom verstärkt fossile Energieträger ersetzen. Diese Substitutionsprozesse werden – trotz Einsparungen durch Effizienzsteigerungen und technischen Fortschritt – zu einem deutlich steigenden Strombedarf führen. Daher muss der Sicherstellung einer ausreichenden, bezahlbaren und klimaneutralen Stromversorgung höchste Priorität eingeräumt werden.

Wettbewerbsfähigkeit und Kostensteigerungen

Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie dar. economiesuisse fordert daher Rahmenbedingungen, die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Diese Flexibilität sollte technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum bei der Wahl geeigneter Instrumente auf nationaler oder kantonaler Ebene eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten.

Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz

Die Bewertungsgrundlage für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz ist flexibler zu gestalten und neben Zielvereinbarungen mit dem Bund sind auch weitere Instrumente als gleichwertig anzuerkennen (siehe dazu Detailbemerkungen zum Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis).

Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen im Emissionshandelssystem (EHS) ist in der Praxis komplex. Unternehmen können mehrere Standorte mit unterschiedlich Emissionsprofilen umfassen, während Zielvereinbarungen meist auf Unternehmensebene mit dem Bund abgeschlossen werden. Gleichzeitig existieren auf kantonaler Ebene weitere Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben eine Vereinbarung mit dem Bund.

Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgaseffizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll.

Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgas-effizienz. Dies fördert die Eigenverantwortung der Unternehmen, berücksichtigt unterschiedliche betriebliche und regionale Gegebenheiten und unterstützt so einen wirtschaftsverträglichen und zielgerichteten Transformationsprozess im Sinne des Energiegesetzes.

Mittel aus EHS-Versteigerungen sollen vollständig sektorspezifisch verwendet werden. Sie sollen nicht ausschliesslich für Investitions-, sondern auch für Betriebskosten eingesetzt werden können.

Es ist grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden. Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für:

- Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, und
- Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlage leisten.

Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt. Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind.

Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert.

Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten daher vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation der energie- bzw. CO₂-intensiven Unternehmen wie z.B. in der Zementindustrie leisten.

2 Detailbemerkungen

Im Folgenden sind die für economiesuisse wichtigsten Anpassungen zu den einzelnen Artikeln zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 aufgeführt.

Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis

3 Der Anteil nach Absatz 2 ist die Summe von:

- b. der Gesamtheit der Emissionsrechte, die nicht mehr kostenlos zugeteilt werden aufgrund:

1bis. ~~der Nichteinhaltung einer Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG3 oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG, der ungenügend individuellen Treibhausgas-effizienz des Betreibers einer Anlage. Die Beurteilung der individuellen Treibhausgas-effizienz erfolgt gestützt auf eines der folgenden Instrumente:~~

1. eine Zielvereinbarung mit dem Bund (nach EnG).

2. eine kantonale Zielvereinbarung (KZV),

3. eine Energieverbrauchsanalyse (EVA),

4. einen Dekarbonisierungsplan, der die jeweilige Anlage im EHS berücksichtigt.

Kommentar:

- Vielfalt der betrieblichen Rahmenbedingungen und Flexibilitätsbedarf: Die individuelle Treibhausgaseffizienz von Anlagenbetreibern hängt stark von technologischen, betrieblichen und lokalen Gegebenheiten ab. Eine ausschliessliche Bewertung auf Basis von Zielvereinbarungen mit dem Bund wird dieser Vielfalt nicht gerecht.
- Freiwilligkeit der Zielvereinbarungen: Zielvereinbarungen mit dem Bund sind ein freiwilliges Instrument. Nicht alle EHS-Unternehmen haben eine solche Vereinbarung abgeschlossen, etwa weil auf Standortebene bereits kantonale Vereinbarungen bestehen. Eine ausschliessliche Bewertung auf Bundes-Zielvereinbarungen würde diese betrieblichen Realitäten unzureichend berücksichtigen.
- Anerkennung weiterer Bewertungsinstrumente: Die Einbeziehung weiterer Instrumente wie kantonaler Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz. Sie berücksichtigt unterschiedliche betriebliche, rechtliche und regionale Rahmenbedingungen und verhindert Wettbewerbsnachteile – insbesondere für Betreiber, die wirksame Dekarbonisierungsmassnahmen ausserhalb einer Bundeszielvereinbarung umsetzen.
- Förderung von Eigenverantwortung und Innovationsspielraum: Eine flexible Bewertungsgrundlage schafft Anreize für unternehmerisches Handeln, unterstützt technologischen Fortschritt und ermöglicht eine regionale Verankerung von Massnahmen. Gleichzeitig werden Unternehmen nicht durch starre Vorgaben in ihrer Handlungsfähigkeit oder Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt.
- Zielkonflikt zwischen Energieeffizienz und wachsendem Strombedarf: Ein zu starker Fokus auf Energieeffizienz übersieht aktuelle Entwicklungen in der Industrie, etwa die zunehmende Elektrifizierung oder den Einsatz stromintensiver, aber emissionsarmer Technologien wie CCUS. Diese sind zentrale Bausteine der Dekarbonisierung, führen aber zu steigendem Stromverbrauch. Ein zu enger Effizienzbegriff könnte diese Entwicklungen hemmen.
- Wirtschaftsverträgliche Umsetzung der Klimaziele: Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es praxisnahe und differenzierte Instrumente. Die Anerkennung verschiedener Bewertungsinstrumente für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz schafft die nötige Flexibilität und bildet die bestehenden Realitäten des EHS sachgerecht ab.

Art. 46 Abs. 1bis

1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn die individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage ungenügend ist eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG4 oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.

Kommentar:

Siehe Kommentar oben zu Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis.

Artikel 46f und g
Aufgehoben

Kommentar:

Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten führt zu einer signifikanten Verteuerung des EHS. In Verbindung mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren klimapolitischen Auflagen wird dies zu einer massiven Erhöhung der Umweltkosten für einheimische Fluggesellschaften führen. Daher gilt es, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche zu sichern. Ausgleichsmechanismen sind zentral, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Airlines zu vermeiden. Zudem müssen die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Besonders wichtig ist die Förderung von SAF.

Art. 46h

1 Für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe nach Anhang 15 Ziffer 5.1 bei Flügen, die unter das EHS fallen, stehen für den Zeitraum 2026–2030 550 000 Emissionsrechte zur Verfügung.

[...]

5 Das BAFU veröffentlicht die Mengen der jährlich den einzelnen Luftfahrzeugbetreibern zugeteilten Emissionsrechte.

6 Das BAFU kann einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird.

7 Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe werden sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.

Kommentar:

Die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer Emissionshandelssystems wird begrüsst. Diese Massnahme stellt einen wichtigen Anreiz dar, um den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben.

Die vorgesehene Zuteilung unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Im internationalen Vergleich sehen sich Schweizer und Europäische Airlines bereits heute mit höheren regulatorischen Belastungen konfrontiert – etwa durch die Kombination aus EHS, SAF-Beimischpflicht und weiteren Umweltauflagen. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, diese strukturellen Nachteile abzufedern.

Indem das BAFU ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergeben kann, erhöht sich die Effizienz des Instruments und es wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und den Markthochlauf von SAF entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können.

Zudem ist die Anerkennung sämtlicher Begleitdokumentationen, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind, ein wichtiger Schritt zur administrativen Entlastung der Luftfahrtunternehmen. Sie fördert die Harmonisierung mit europäischen Standards und reduziert den bürokratischen Aufwand bei der Nachweisführung erheblich.

Insgesamt leistet Artikel 46h – insbesondere mit den vorgeschlagenen Ergänzungen – einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigeren Luftfahrt in der Schweiz.

Art. 96b Abs. 3

3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden. Alternativ kann die entsprechende Menge an Treibhausgasen auch durch Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, so dass keine externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes entstehen.

Kommentar:

Art. 17 Abs. 2 CO₂-G besagt, dass bei der Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken die externen CO₂-Kosten (sowie die Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte) zu berücksichtigen sind. Art. 96b Abs. 1 CO₂-V legt die externen Kosten fest (bisher 136.80 CHF/t CO₂). Neu soll ein Kostensatz von 430 CHF/t CO₂ zur Anwendung kommen. Grund für die Differenz ist ein Methodenwechsel: bisher wurden Vermeidungskosten berechnet, neu sollen Schadenskosten verwendet werden.

Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis des Social Cost of Carbon (SCC) stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden sein wird. Sollte die Rückerstattung der CO₂-Abgabe künftig auf der Grundlage des Social Cost of Carbon (SCC) erfolgen, ist zu prüfen, ob eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit geschaffen werden kann. Diese könnte sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen – insbesondere dann, wenn der SCC nicht vollständig die tatsächlichen Zusatzkosten emissionsarmer Alternativen widerspiegelt – gezielt abgefedert werden. Ein solcher Ausgleich könnte beispielsweise durch projektbezogene CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, die zur Zielerreichung der Schweizer sowie globalen Klimaziele beitragen. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel aus dem Blick zu verlieren. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes.

Art. 146ah

Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 30. Juni 2027.

Kommentar:

Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.

Wir erachten diesen Umstand als äusserst unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Anhang 9, 1.4

1.4 Ist keiner der Benchmarks nach den Ziffern 1.1–1.3 anwendbar, so wird die Menge der jährlich kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Emissionen, die direkt und unmittelbar aus einem Produktionsprozess resultieren, mittels Multiplikation der Prozessemissionen mit dem Faktor 0,97 für die Jahre 2021-2027 und dem Faktor 0,91 ab dem Jahr 2028 berechnet.

Kommentar:

Der vorgeschlagene Prozessbenchmark soll für Abfallverbrennungsanlagen nicht von 0.97 auf 0.91 reduziert werden. Dies wird abgelehnt. Der bisherige Wert von 0.97 ist beizubehalten.

Die Zuteilung der Emissionsrechte für Sonderabfallverbrennungsanlagen (SAVA) erfolgt auf Basis dieser festgelegten Prozessbenchmarks. Eine Senkung des Benchmarks von 0.97 auf 0.91 würde die Emissionsrechte für diese Anlagen reduzieren und zu höheren Kosten führen, was die Wettbewerbsfähigkeit der Anlagen beeinträchtigen könnte. Da derzeit unklar ist, ob und unter welchen Bedingungen Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) im europäischen Emissionshandelssystem (EHS) berücksichtigt werden, ist es sachgerecht, den bestehenden Benchmark-Wert beizubehalten. Dies trägt dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen und eine ungleiche Behandlung der Marktteilnehmer zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Bereichsleiter Infrastruktur,
Energie und Umwelt



Beat Ruff
Leiter Energie- und Klimapolitik

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	• economiesuisse begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS. • Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Mittel aus EHS-Versteigerungen sollen vollständig sektorspezifisch verwendet werden. Sie sollen nicht ausschliesslich für Investitions-, sondern auch für Betriebskosten eingesetzt werden können. Es ist grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden. Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für: - Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, und - Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlage leisten. Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt. Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind. Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten daher vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation der energie- bzw. CO₂-intensiven Unternehmen wie z.B. in der Zementindustrie leisten.
Titel	Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	3 Der Anteil nach Absatz 2 ist die Summe von: b. der Gesamtheit der Emissionsrechte, die nicht mehr kostenlos zugeteilt werden aufgrund: 1bis der ungenügend individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage. Die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz erfolgt gestützt auf eines der folgenden Instrumente: 1. eine Zielvereinbarung mit dem Bund (nach EnG), 2. eine kantonale Zielvereinbarung (KZV), 3. eine Energieverbrauchsanalyse (EVA), 4. einen Dekarbonisierungsplan, der die jeweilige Anlage im EHS berücksichtigt.

- Vielfalt der betrieblichen Rahmenbedingungen und Flexibilitätsbedarf: Die individuelle Treibhausgaseffizienz von Anlagenbetreibern hängt stark von technologischen, betrieblichen und lokalen Gegebenheiten ab. Eine ausschliessliche Bewertung auf Basis von Zielvereinbarungen mit dem Bund wird dieser Vielfalt nicht gerecht.
- Freiwilligkeit der Zielvereinbarungen: Zielvereinbarungen mit dem Bund sind ein freiwilliges Instrument. Nicht alle EHS-Unternehmen haben eine solche Vereinbarung abgeschlossen, etwa weil auf Standortebene bereits kantonale Vereinbarungen bestehen. Eine ausschliessliche Bewertung auf Bundes-Zielvereinbarungen würde diese betrieblichen Realitäten unzureichend berücksichtigen.
- Anerkennung weiterer Bewertungsinstrumente: Die Einbeziehung weiterer Instrumente wie kantonomer Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz. Sie berücksichtigt unterschiedliche betriebliche, rechtliche und regionale Rahmenbedingungen und verhindert Wettbewerbsnachteile – insbesondere für Betreiber, die wirksame Dekarbonisierungsmassnahmen ausserhalb einer Bundeszielvereinbarung umsetzen.
- Förderung von Eigenverantwortung und Innovationsspielraum: Eine flexible Bewertungsgrundlage schafft Anreize für unternehmerisches Handeln, unterstützt technologischen Fortschritt und ermöglicht eine regionale Verankerung von Massnahmen. Gleichzeitig werden Unternehmen nicht durch starre Vorgaben in ihrer Handlungsfähigkeit oder Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt.
- Zielkonflikt zwischen Energieeffizienz und wachsendem Strombedarf: Ein zu starker Fokus auf Energieeffizienz übersieht aktuelle Entwicklungen in der Industrie, etwa die zunehmende Elektrifizierung oder den Einsatz stromintensiver, aber emissionsarmer Technologien wie CCUS. Diese sind zentrale Bausteine der Dekarbonisierung, führen aber zu steigendem Stromverbrauch. Ein zu enger Effizienzbegriff könnte diese Entwicklungen hemmen.
- Wirtschaftsverträgliche Umsetzung der Klimaziele: Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es praxisnahe und differenzierte Instrumente. Die Anerkennung verschiedener Bewertungsinstrumente für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz schafft die nötige Flexibilität und bildet die bestehenden Realitäten des EHS sachgerecht ab.

- Ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt, wird als notwendig und zielführend erachtet.

Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz
Die Bewertungsgrundlage für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz ist flexibler zu gestalten und neben Zielvereinbarungen mit dem Bund sind auch weitere Instrumente als gleichwertig anzuerkennen (siehe dazu Detailbemerkungen zum Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis).

Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen im Emissionshandelssystem (EHS) ist in der Praxis komplex. Unternehmen können mehrere Standorte mit unterschiedlich Emissionsprofilen umfassen, während Zielvereinbarungen meist auf Unternehmensebene mit dem Bund abgeschlossen werden. Gleichzeitig existieren auf kantonaler Ebene weitere Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben eine Vereinbarung mit dem Bund.

Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgaseffizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll. Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgaseffizienz. Dies fördert die Eigenverantwortung der Unternehmen, berücksichtigt unterschiedliche betriebliche und regionale Gegebenheiten und unterstützt so einen wirtschaftsverträglichen und zielgerichteten Transformationsprozess im Sinne des Energiegesetzes.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn die individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage ungenügend ist
Begründung	Siehe Kommentar oben zu Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten führt zu einer signifikanten Verteuerung des EHS. In Verbindung mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren klimapolitischen Auflagen wird dies zu einer massiven Erhöhung der Umweltkosten für einheimische Fluggesellschaften führen. Daher gilt es, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche zu sichern. Ausgleichsmechanismen sind zentral, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Airlines zu vermeiden. Zudem müssen die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Besonders wichtig ist die Förderung von SAF.

Titel	Art. 46g Zusätzliche kostenlose Zuteilung bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten führt zu einer signifikanten Verteuerung des EHS. In Verbindung mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren klimapolitischen Auflagen wird dies zu einer massiven Erhöhung der Umweltkosten für einheimische Fluggesellschaften führen. Daher gilt es, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche zu sichern. Ausgleichsmechanismen sind zentral, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Airlines zu vermeiden. Zudem müssen die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Besonders wichtig ist die Förderung von SAF.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe nach Anhang 15 Ziffer 5.1 bei Flügen, die unter das EHS fallen, stehen für den Zeitraum 2026–2030 550 000 Emissionsrechte zur Verfügung. 2 Kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber können jährlich bis zum 31. März die Zuteilung der Emissionsrechte für Flüge im Vorjahr beantragen. 3 Das BAFU berechnet die Menge der Emissionsrechte, die einem Luftfahrzeugbetreiber kostenlos zuzuteilen sind, nach Anhang 15 Ziffer 5. 4 Überschreitet die beantragte Gesamtmenge der Emissionsrechte die zur Verfügung stehende Menge, so kürzt das BAFU die den einzelnen Betreibern zuzuteilende Menge anteilmässig. 5 Das BAFU veröffentlicht die Mengen der jährlich den einzelnen Luftfahrzeugbetreibern zugeteilten Emissionsrechte. 6 Das BAFU kann einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird. 7 Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe werden sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.
Begründung	Die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer Emissionshandelssystems wird begrüsst. Diese Massnahme stellt einen wichtigen Anreiz dar, um den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben. Die vorgesehene Zuteilung unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Im internationalen Vergleich sehen sich Schweizer und Europäische Airlines bereits heute mit höheren regulatorischen Belastungen konfrontiert – etwa durch die Kombination aus EHS, SAF-Beimischpflicht und weiteren Umweltauflagen. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, diese strukturellen Nachteile abzufedern. Indem das BAFU ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergeben kann, erhöht sich die Effizienz des Instruments und es wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und den Markthochlauf von SAF entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können. Zudem ist die Anerkennung sämtlicher Begleitdokumentationen, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind, ein wichtiger Schritt zur administrativen Entlastung der Luftfahrtunternehmen. Sie fördert die Harmonisierung mit europäischen Standards und reduziert den bürokratischen Aufwand bei der Nachweisführung erheblich. Insgesamt leistet Artikel 46h – insbesondere mit den vorgeschlagenen Ergänzungen – einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigeren Luftfahrt in der Schweiz.
Titel	8. Kapitel: CO ₂ -Abgabe 2. Abschnitt: Rückerstattung der CO ₂ -Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bei der Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken ist der Methodenwechsel für die Beurteilung der externen Kosten zwar nachvollziehbar. Alternativ sollten aber aufgrund der wirtschaftlichen Mehrbelastung auch CO₂-Kompensationsmöglichkeiten geschaffen werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden. Alternativ kann die entsprechende Menge an Treibhausgasen auch durch Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, so dass keine externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes entstehen. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.
Begründung	Art. 17 Abs. 2 CO₂-G besagt, dass bei der Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken die externen CO₂-Kosten (sowie die Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte) zu berücksichtigen sind. Art. 96b Abs. 1 CO₂-V legt die externen Kosten fest (bisher 136.80 CHF/t CO₂). Neu soll ein Kostensatz von 430 CHF/t CO₂ zur Anwendung kommen. Grund für die Differenz ist ein Methodenwechsel: bisher wurden Vermeidungskosten berechnet, neu sollen Schadenskosten verwendet werden. Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis des Social Cost of Carbon (SCC) stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden sein wird. Sollte die Rückerstattung der CO₂-Abgabe künftig auf der Grundlage des Social Cost of Carbon (SCC) erfolgen, ist zu prüfen, ob eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit geschaffen werden kann. Diese könnte sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen – insbesondere dann, wenn der SCC nicht vollständig die tatsächlichen Zusatzkosten emissionsarmer Alternativen widerspiegelt – gezielt abgefedert werden. Ein solcher Ausgleich könnte beispielsweise durch projektbezogene CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, die zur Zielerreichung der Schweizer sowie globalen Klimaziele beitragen. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel aus dem Blick zu verlieren. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes.

Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Wir erachten diesen Umstand als äusserst unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Ist keiner der Benchmarks nach den Ziffern 1.1–1.3 anwendbar, so wird die Menge der jährlich kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Emissionen, die direkt und unmittelbar aus einem Produktionsprozess resultieren, mittels Multiplikation der Prozessemissionen mit dem Faktor 0,97 für die Jahre 2021-2027 und dem Faktor 0,91 ab dem Jahr 2028 berechnet.
Begründung	Der vorgeschlagene Prozessbenchmark soll für Abfallverbrennungsanlagen nicht von 0.97 auf 0.91 re-duziert werden. Dies wird abgelehnt. Der bisherige Wert von 0.97 ist beizubehalten. Die Zuteilung der Emissionsrechte für Sonderabfallverbrennungsanlagen (SAVA) erfolgt auf Basis die-ser festgelegten Prozessbenchmarks. Eine Senkung des Benchmarks von 0.97 auf 0.91 würde die Emissionsrechte für diese Anlagen reduzieren und zu höheren Kosten führen, was die Wettbewerbsfä-higkeit der Anlagen beeinträchtigen könnte. Da derzeit unklar ist, ob und unter welchen Bedingungen Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) im europäischen Emissionshandelssystem (EHS) berücksichtigt werden, ist es sachgerecht, den bestehenden Benchmark-Wert beizubehalten. Dies trägt dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen und eine ungleiche Behandlung der Marktteilnehmer zu vermeiden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerischer Gewerbeverband

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Im Grundsatz unterstützt der sgV die vorgeschlagene Revision der CO2-Verordnung, hat aber bei folgenden Punkten Vorbehalte:

Anhang: 20250702_vnla_sgv_co2-verordnung_de.pdf



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

vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 2. Juli 2025 sgv-dp/ap

Vernehmlassungsantwort: Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, 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 99.7 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Publikation vom 25. März 2025 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein, zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Möglichkeit.

Im Grundsatz unterstützt der sgv die vorgeschlagene Revision der CO₂-Verordnung, hat aber bei folgenden Punkten Vorbehalte:

Emissionshandelssystem (EHS)

Wir begrüssen die Weiterentwicklung des Emissionshandelssystems (EHS) in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz. Insbesondere die Luftfahrt benötigt ein mit der EU kompatibles System für den Emissionshandel, um gegenüber den europäischen Konkurrenten gleich lange Spiesse zu haben.

Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzliche Kosten in Form von Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss.

Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote

zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen.

Vor diesem Hintergrund fordert der sgv, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Defossilisierung der Unternehmen verwendet werden. Weiter soll die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert werden. Darüber hinaus sind die geöffneten Mittel für die Investitions- und Betriebskosten einzusetzen.

Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, ist die Schweiz auf die Einführung von Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) angewiesen, vorerst beschränkt sich dies aber nur auf Zement.

Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingend auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für die CO₂-Intensität von Brennstoffen umfassen.

Art. 17c^{bis} Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1

Art. 17c^{bis} betrifft Lastwagen. Wir schlagen vor, dass eine gleiche Form der Präzisierung auch für die 6x2 Fahrzeuge (sowie andere Achsformeln) mit der Bescheinigung ab Herstellerwerk gilt. Gemäss dem erläuterten Bericht wird erwartet, dass damit tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich kommen - dem widersprechen wir. Die vorgeschlagene Anpassung verfolgt das Ziel, dass Klarheit für den Leistungsanbieter besteht, ob der Gültigkeitsumfang der CO₂-Verordnung bei Fahrzeugbestellung einzuhalten ist. Dies hat keinen bedeutenden Einfluss auf eine bewusst höhere oder tiefere Gesamtmenge der sanktionierten Fahrzeuganzahl.

Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe

Das BAFU sollte ermächtigt werden, einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird. Das erhöht die Effizienz des Instruments Zuteilung von Emissionsrechten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. In der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF ist das entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren. Die optimale Nutzung des Fördervolumens von Emissionsrechten für nachhaltige Treibstoffe hilft der Schweizer Luftfahrt, Wettbewerbsnachteile gegenüber aussereuropäischen Konkurrenten, die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, abzufedern. Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe sollen sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert werden, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.

Art. 96b Abs. 1, 3 und 6

Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis CO₂-Schadenskosten stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden ist. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes.

Daher unterstützen wir die Idee, eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit vorzusehen. Diese soll sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen abgedeckt werden. Ein Ausgleich durch CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland trägt zur Zielerreichung der Schweizer sowie der globalen Klimaziele bei. Ein derartiger

Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Vorbehältlich der oben aufgeführten Kommentare unterstützt der sgV die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen. Wir danken für die Kenntnisnahme und die gebührende Berücksichtigung unserer Hinweise.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Urs Furrer
Direktor



Patrick Dümmler
Ressortleiter

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Art. 17cbis betrifft Lastwagen. Wir schlagen vor, dass eine gleiche Form der Präzisierung auch für die 6x2 Fahrzeuge (sowie andere Achsformeln) mit der Bescheinigung ab Herstellerwerk gilt. Gemäss dem erläuterten Bericht wird erwartet, dass damit tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich kommen - dem widersprechen wir. Die vorgeschlagene Anpassung verfolgt das Ziel, dass Klarheit für den Leistungsanbieter besteht, ob der Gültigkeitsumfang der CO2-Verordnung bei Fahrzeugbestellung einzuhalten ist. Dies hat keinen bedeutenden Einfluss auf eine bewusst höhere oder tiefere Gesamtmenge der sanktionierten Fahrzeuganzahl.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wir begrüssen die Weiterentwicklung des Emissionshandelssystems (EHS) in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz. Insbesondere die Luftfahrt benötigt ein mit der EU kompatibles System für den Emissionshandel, um gegenüber den europäischen Konkurrenten gleich lange Spiesse zu haben. Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzliche Kosten in Form von Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss. Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen. Vor diesem Hintergrund fordert der sgV, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Defossilisierung der Unternehmen verwendet werden. Weiter soll die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert werden. Darüber hinaus sind die geäußerten Mittel für die Investitions- und Betriebskosten einzusetzen. Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, ist die Schweiz auf die Einführung von Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) angewiesen, vorerst beschränkt sich dies aber nur auf Zement.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.
Begründung	Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingend auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für die CO2-Intensität von Brennstoffen umfassen.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wir begrüßen die Weiterentwicklung des Emissionshandelssystems (EHS) in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz. Insbesondere die Luftfahrt benötigt ein mit der EU kompatibles System für den Emissionshandel, um gegenüber den europäischen Konkurrenten gleich lange Spiesse zu haben. Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzliche Kosten in Form von Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss. Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen. Vor diesem Hintergrund fordert der sgV, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Defossilisierung der Unternehmen verwendet werden. Weiter soll die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert werden. Darüber hinaus sind die geäußerten Mittel für die Investitions- und Betriebskosten einzusetzen.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Sur la période 2026-2030, 550 000 droits d'émission sont disponibles pour l'utilisation des carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission visés à l'annexe 15, ch. 5.1, pour des vols couverts par le SEQE. 2 Les exploitants commerciaux d'aéronefs peuvent demander chaque année jusqu'au 31 mars l'attribution des droits d'émission pour les vols de l'année précédente. 3 L'OFEV calcule conformément à l'annexe 15, ch. 5, la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit à un exploitant d'aéronefs. 4 Lorsque la quantité totale demandée de droits d'émission dépasse la quantité disponible, l'OFEV réduit proportionnellement la quantité de droits d'émission attribués aux différents exploitants. 5 L'OFEV publie les quantités de droits d'émission attribués chaque année aux différents exploitants d'aéronefs.
Begründung	Das BAFU sollte ermächtigt werden, einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird. Das erhöht die Effizienz des Instruments Zuteilung von Emissionsrechten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. In der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF ist das entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren. Die optimale Nutzung des Fördervolumens von Emissionsrechten für nachhaltige Treibstoffe hilft der Schweizer Luftfahrt, Wettbewerbsnachteile gegenüber aussereuropäischen Konkurrenten, die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, abzufedern. Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe sollen sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert werden, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis CO₂-Schadenskosten stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden ist. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes. Daher unterstützen wir die Idee, eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit vorzusehen. Diese soll sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen abgefedert werden. Ein Ausgleich durch CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland trägt zur Zielerreichung der Schweizer sowie der globalen Klimaziele bei. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

5. Stellungnahmen Übrige Organisationen und Stellungnehmende

Alpiq

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: 20250702_Alpiq Stellungnahme_CO2 Teilrevision_Signed.pdf

Alpiq Holding AG, Chemin de Mornex 10, CH-1001 Lausanne

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

Lausanne, 01. Juli 2025

Vernehmlassung 2025/22: Alpiq Stellungnahme zur Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zur **Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026** Stellung nehmen zu können.

Wir begrüssen die Angleichung des EHS an das EU-ETS, damit auch weiterhin stabile und transparente Rahmenbedingungen im Emissionshandel sichergestellt werden. Die Ausnahme vom EU-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) ist zudem unerlässlich, da dies die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der Schweiz stärkt.

Wir erachten das Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) als ein wichtiges und effizientes Lenkungsinstrument, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen. Die Weiterentwicklung des EHS als auch dessen Verknüpfung mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) ist für uns als aktive Teilnehmerin im Emissionsrechtshandel deshalb auch von grosser Bedeutung. Das EU-ETS bietet aufgrund der Marktgrösse deutlich mehr Liquidität und Preisstabilität im Vergleich mit dem EHS. Dadurch und mithilfe der stetigen Angleichung der beiden Emissionshandelssysteme gewinnt der Handel an Effizienz und die effektiven Vermeidungskosten von CO₂ werden transparent abgebildet.

Es ist jedoch zentral, dass alle Marktteilnehmende die gleichen Voraussetzungen haben und keine zusätzlichen Marktverzerrungen implementiert werden. Die Verordnung sollte sich deshalb an der europäischen Logik orientieren und ein zusätzliches Swiss Finish wo möglich vermeiden. Die mögliche Teilerstattung der CO₂-Abgabe für fossil-thermische Kraftwerke gemäss Art. 17 CO₂-Gesetz, welche bereits ein Swiss-Finish darstellt, sollte deshalb ohne zusätzliche Verschärfung ausgestaltet werden. Konkret schlagen wir folgende Anpassung in der Revision der CO₂-Verordnung und damit die Beibehaltung der bisherigen Formulierung vor:

Art. 96b

¹Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet.

³ Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU ~~die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden; insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse.~~

Begründung: Der bisherige Verweis auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse in der bisherigen Fassung entspricht den Vermeidungskosten, welche durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publiziert werden und ermöglicht eine dynamische und evidenzbasierte Anpassung der externen Klimakosten für die Bemessung des CO₂-Mindestpreises. Mit dem vorliegenden Änderungsentwurf würden diese externen Klimakosten und der damit massgebliche CO₂-Mindestpreis stark angehoben. Gemäss Art. 17 CO₂-Gesetz erfolgt bei fossil-thermischen Kraftwerken die Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe nur soweit, wie der CO₂-Preis den CO₂-Mindestpreis übersteigt. Damit wird mit einer Anhebung dieses CO₂-Mindestpreises die Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe praktisch ausgeschlossen. Eine offene Formulierung wie bisher erlaubt es auch weiterhin, sowohl Schadens- als auch Vermeidungskosten auf breiter wissenschaftlicher Basis und im Schweizer Kontext sachgerecht zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen oder eine allfällige Diskussion steht Ihnen Noémie Kipfer (noemie.kipfer@alpiq.com) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Alpiq Holding AG



Antje Kanngiesser
CEO



Amédée Murisier
Head Switzerland

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir begrüßen die Angleichung des EHS an das EU-ETS, damit auch weiterhin stabile und transparente Rahmenbedingungen im Emissionshandel sichergestellt werden. Die Ausnahme vom EU-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) ist zudem unerlässlich, da dies die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der Schweiz stärkt. Wir erachten das Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) als ein wichtiges und effizientes Lenkungsinstrument, um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen. Die Weiterentwicklung des EHS als auch dessen Verknüpfung mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) ist für uns als aktive Teilnehmerin im Emissionsrechtshandel deshalb auch von grosser Bedeutung. Das EU-ETS bietet aufgrund der Marktgrösse deutlich mehr Liquidität und Preisstabilität im Vergleich mit dem EHS. Dadurch und mithilfe der stetigen Angleichung der beiden Emissionshandelssysteme gewinnt der Handel an Effizienz und die effektiven Vermeidungskosten von CO₂ werden transparent abgebildet. Es ist jedoch zentral, dass alle Marktteilnehmende die gleichen Voraussetzungen haben und keine zusätzlichen Marktverzerrungen implementiert werden. Die Verordnung sollte sich deshalb an der europäischen Logik orientieren und ein zusätzliches Swiss Finish wo möglich vermeiden. Die mögliche Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe für fossil-thermische Kraftwerke gemäss Art. 17 CO₂-Gesetz, welche bereits ein Swiss-Finish darstellt, sollte deshalb ohne zusätzliche Verschärfung ausgestaltet werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.
Begründung	Begründung: Der bisherige Verweis auf die wissenschaftlichen Erkenntnisse in der bisherigen Fassung entspricht den Vermeidungskosten, welche durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publiziert werden und ermöglicht eine dynamische und evidenzbasierte Anpassung der externen Klimakosten für die Bemessung des CO₂-Mindestpreises. Mit dem vorliegenden Änderungsentwurf würden diese externen Klimakosten und der damit massgebliche CO₂-Mindestpreis stark angehoben. Gemäss Art. 17 CO₂-Gesetz erfolgt bei fossil-thermischen Kraftwerken die Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe nur soweit, wie der CO₂-Preis den CO₂-Mindestpreis übersteigt. Damit wird mit einer Anhebung dieses CO₂-Mindestpreises die Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe praktisch ausgeschlossen. Eine offene Formulierung wie bisher erlaubt es auch weiterhin, sowohl Schadens- als auch Vermeidungskosten auf breiter wissenschaftlicher Basis und im Schweizer Kontext sachgerecht zu berücksichtigen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Cf. courrier annexe. Conclusion En conclusion, Avocat.e.s pour le Climat est en faveur de la révision proposée de l'Ordonnance, qui constitue un premier pas vers l'adoption d'un cadre légal en adéquation avec les objectifs adoptés par la Suisse. Avocat.e.s pour le Climat regrette toutefois, une nouvelle fois, son absence d'ambition et invite vivement le Conseil fédéral à intégrer ses différentes suggestions dans cette révision afin de se mettre - a minima - au diapason avec les États voisins et l'UE conformément à ses engagements climatiques. Avocat.e.s pour le Climat rappelle à cet égard au Conseil fédéral son obligation d'agir de façon conforme au principe du « niveau d'ambition le plus élevé » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), qui impose de revoir plusieurs aspects de l'OCO2. Introduction: En préambule, notre association rappelle qu'elle a déposé le 17 octobre 2024 une prise de position détaillée à la suite de la consultation relative à la précédente révision de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ci-après : OCO2 ou l'Ordonnance). La révision qui fait l'objet de la présente consultation se limitant à des thématiques déterminées et parfois à des points techniques de détail, notre association persiste à relever le manque général d'ambition de l'OCO2, qui n'exploite pas l'intégralité de la marge de manœuvre légale que la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO2 (ci-après : L sur le CO2) lui ménage, notamment s'agissant de la part de réduction à réaliser en Suisse et des objectifs sectoriels intermédiaires (art. 2a et 3) ainsi que de l'absence de portée contraignante et du manque de contrôle et de publicité des instruments de protection visant à conclure des programmes de réduction (art. 66 à 78). Cette attitude générale est inquiétante dans la mesure où, comme le Groupe d'expert.e.s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après : GIEC) l'a rappelé, il ne reste que quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accroissement du réchauffement climatique. Ainsi, dans son arrêt Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse, la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après : CourEDH) a relevé que la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en œuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique. Elle a également souligné que les États bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil des Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la mise en œuvre de l'arrêt précité, l'Office fédéral de la Justice (ci-après : OFJ) met largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses. Il est donc essentiel que cette ordonnance se donne les moyens de respecter les ambitions annoncées. Finalement, notre association relève que la présente modification vise à aligner les prescriptions suisses sur le cadre européen (ci-après : UE), mais que cet alignement demeure regrettablement partiel, comme en témoignent notamment les prescriptions concernant les véhicules lourds (cf. section 1 infra), ainsi que l'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations (cf. section 2 infra), pour les exploitants d'aéronefs (cf. section 3 infra), et enfin les émissions du transport maritime (cf. section 4 infra). Nous tenons également à rappeler que les réglementations de l'UE constituent un socle minimal commun. Or, la Suisse, qui s'est dotée d'objectifs climatiques plus ambitieux que bon nombre d'États membres, doit viser plus haut et devra mettre en œuvre sans délai des mesures à l'échelle de l'urgence climatique. Autres:

	4.Émissions du transport maritime Le transport maritime est un grand émetteur de CO2 générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO2 de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO2 en 2021) . Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO2 ni dans l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif , alors que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et océans à travers le monde . Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier 2024, en vertu de la directive SEQUE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans le SEQUE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue également aux objectifs climatiques de l'UE
--	---



Avocat.e.s pour le Climat

Par email (vnl-klima@bafu.admin.ch) et via la
plateforme gate.bag.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Genève, le 1^{er} juillet 2025

CONCERNE : Procédure de consultation sur la révision de l'ordonnance sur la réduction
des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le
1er janvier 2026 (2025/22)

Madame, Monsieur

Avocat.e.s pour le Climat est une association fondée en septembre 2021 regroupant plus de 300
membres dont la majeure partie sont avocat.e.s ou issus du monde académique juridique.

Son but est notamment de contribuer à répondre aux enjeux liés aux problématiques de
dérèglement climatique et d'effondrement de la biodiversité en apportant à ces causes son soutien,
en particulier sous la forme d'un travail juridique.

Avocat.e.s pour le Climat vous prie de trouver en annexe sa prise de position sur la révision de
l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂.

Nous profitons de l'occasion pour vous rappeler – notre demande initiale du 17 octobre 2024 étant
restée sans suite – de bien vouloir nous inscrire sur la liste des destinataires des prochaines
procédures de consultation concernant la législation climatique, en application de l'article 4 alinéa
2 lettre e de la Loi fédérale sur la procédure de consultation.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous réserverez à la présente, nous vous prions
d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre haute considération.

Pour Avocat.e.s pour le Climat :


Camilla Jacquemoud


Lisa Harrison


Marine Rubeli
Avocat.e.s pour le Climat

c/o Camilla Jacquemoud
Keppeler Avocats
Rue Ferdinand-Hodler 15
Case postale 6090
1211 Genève 6

Introduction

En préambule, notre association rappelle qu'elle a déposé le 17 octobre 2024 une prise de position détaillée à la suite de la consultation relative à la précédente révision de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : OCO₂ ou l'Ordonnance). La révision qui fait l'objet de la présente consultation se limitant à des thématiques déterminées et parfois à des points techniques de détail, notre association persiste à relever le manque général d'ambition de l'OCO₂, qui n'exploite pas l'intégralité de la marge de manœuvre légale que la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : Loi sur le CO₂)¹ lui ménage, notamment s'agissant de la part de réduction à réaliser en Suisse et des objectifs sectoriels intermédiaires (art. 2a et 3) ainsi que de l'absence de portée contraignante et du manque de contrôle et de publicité des instruments de protection visant à conclure des programmes de réduction (art. 66 à 78).

Cette attitude générale est inquiétante dans la mesure où, comme le Groupe d'expert-e-s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après : GIEC) l'a rappelé, il ne reste que quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accentuation du réchauffement climatique². Ainsi, dans son arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*³, la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après : CourEDH) a relevé que la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en œuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique. Elle a également souligné que les États bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil des Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la mise en œuvre de l'arrêt précité, l'Office fédéral de la Justice (ci-après : OFJ) met largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses⁴. Il est donc essentiel que cette ordonnance se donne les moyens de respecter les ambitions annoncées.

Finalement, notre association relève que la présente modification vise à aligner les prescriptions suisses sur le cadre européen (ci-après : UE), mais que cet alignement demeure regrettamment partiel, comme en témoignent notamment les prescriptions concernant les véhicules lourds (cf. section I *infra*), ainsi que l'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations (cf.

¹ RO 2024 376.

² IPCC Summary for policymakers, 6th Assessment Report, GIEC, p. 30, disponible sous https://www.ipcc.ch/report/ar6/wgl/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf (consulté le 11.06.2025).

³ CourEDH, Arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse* du 9 avril 2024, requête n°53600/20 (ci-après : CourEDH, Arrêt *KlimaSeniorinnen*).

⁴ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024; CourEDH, Arrêt *KlimaSeniorinnen*, p. 4 et 5, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9>, (consulté le 01.06.2025).

section 2 *infra*), pour les exploitants d'aéronefs (cf. section 3 *infra*), et enfin les émissions du transport maritime (cf. section 4 *infra*).

Nous tenons également à rappeler que les réglementations de l'UE constituent un socle minimal commun. Or, la Suisse, qui s'est dotée d'objectifs climatiques plus ambitieux que bon nombre d'États membres, doit viser plus haut et devrait mettre en œuvre sans délai des mesures à l'échelle de l'urgence climatique.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

Notre association salue l'alignement sur les règles de l'UE proposé par la révision s'agissant de la fixation des valeurs cibles pour les véhicules lourds. Cela étant, elle rappelle que le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années⁵, alors que le transport de personnes et de marchandises génère la plus grande partie des émissions⁶. Le Conseil fédéral a souligné l'urgence à agir concernant le trafic routier⁷ et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait consentir des efforts conséquents⁸. Dans ce contexte, fixer des valeurs cibles s'appliquant aux véhicules est insuffisant tant que la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre de nouveaux véhicules à moteur thermique pouvant être introduits sur le marché, carence à laquelle il conviendrait de remédier. En outre, on notera que l'UE a déjà renforcé les règles applicables aux véhicules lourds avec son Règlement (UE) 2024/1610⁹, qui n'est toutefois pas pris en compte dans la présente révision. Ce règlement, qui modifie le Règlement (UE) 2019/1242¹⁰, couvre désormais une part bien plus importante des émissions des véhicules utilitaires lourds, en intégrant les camions moyens, les autobus urbains, les autocars ainsi que les remorques. Il fixe également des objectifs révisés nettement plus ambitieux,

⁵ – 8 % seulement vs – 44 % pour le bâtiment et – 23 % pour l'industrie mais le plus émetteur selon Inventaire gaz à effet de serre 2022 (13,7 millions de tonnes d'éq.-CO₂) (Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre.html> (consulté le 11.06.2025)).

⁶ Émissions de gaz à effet de serre générées par les transports, <http://bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre/transports.html> (consulté le 17.06.2025).

⁷ Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, 22 février 2023, FF 2023 865, p. 17, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/fr> (consulté le 11.06.2025).

⁸ International Energy Agency, Energy Policy Review Switzerland, 2023 Review, p. 9, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/b6451900-e6ef-45a8-922d-117520e09a82/Switzerland2023.pdf>, consulté le 12.10.24).

⁹ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019, établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 ainsi que la directive 96/53/CE, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 198, 25 juillet 2019, p. 202-240.

¹⁰ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

visant des réductions de CO₂ de 45 % d'ici à 2030, 65 % d'ici à 2035, et 90 % d'ici à 2040. Dans ce contexte, il est indispensable que la Suisse révise à la hausse ses propres objectifs et s'aligne concrètement avec l'UE, d'autant plus que les valeurs cibles actuellement prévues - soit une réduction de 15 % jusqu'en 2029, puis de 30 % dès 2030 pour les véhicules lourds (art. 10, al. 2 LCO₂), à l'instar de l'objectif sectoriel de moins 25 % pour les transports (art. 3 OCO₂) - restent insuffisantes au regard des engagements de réduction globaux imposés par l'Accord de Paris. Nous rappelons, à cet égard, que l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV) avait déjà évoqué l'intention d'aligner les valeurs suisses sur celles en vigueur dans l'UE¹¹. Or, le Règlement (UE) 2024/1610 est applicable depuis le 1^{er} juillet 2024. L'ensemble des conditions nécessaires pour mettre en œuvre sans délai les mêmes valeurs cibles sont donc remplies pour la Suisse également, d'autant qu'il n'existe aucune obligation de se limiter aux exigences minimales européennes. Au contraire, la situation climatique actuelle justifie pleinement l'adoption d'objectifs plus ambitieux, que la Suisse est tout à fait en mesure d'instaurer et de mettre en œuvre. Chaque année de retard accroît la difficulté de compenser les effets cumulatifs des émissions de CO₂. Il n'y a dès lors aucune justification pour reporter davantage une prise de position ambitieuse sur ce point. Pour cette raison, nous soutenons pleinement la proposition de l'Alliance climatique, qui recommande de soumettre dans les meilleurs délais une révision de l'art. 10, al. 2, let. b LCO₂. Nous suggérons également d'introduire des réductions ambitieuses pour les périodes 2035 et 2040, correspondant *a minima* à la trajectoire européenne.

Enfin, il convient de souligner que l'objectif de réduction de 57 % des émissions dans le secteur des transports d'ici à 2040 (art. 4, al. 1, let. b, ch. 1 de la loi sur le climat et de l'innovation (ci-après : LCI)) ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts majeurs - lesquels ne sont en rien reflétés dans la présente modification de l'OCO₂.

2. Échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations

Le système d'attribution gratuite de droits d'émission, initialement conçu pour éviter la fuite de carbone et la délocalisation des industries à forte intensité d'émissions, constitue une mesure transitoire appelée à disparaître.

Or, dans sa forme actuelle, ce mécanisme présente des effets pervers : il permet à certains grands émetteurs de réaliser des économies substantielles, voire même de générer des bénéfices lorsque les allocations gratuites dépassent leurs émissions réelles. Une réduction rapide de ces allocations gratuites est donc indispensable pour garantir une véritable transition.

¹¹ OFEV, Révision de la loi sur le CO₂, Rapport explicatif du 17 décembre 2021.

Dans ce contexte, la Suisse doit adopter une position ferme et agir sans délai pour supprimer ces allocations, au minimum dans les mêmes proportions que l'UE.

Il convient également de souligner que la réduction de seulement 20 % des droits d'émission gratuits, prévue à l'article 46 al. 1^{bis} de la modification de l'Ordonnance pour les exploitants ne respectant pas leur convention d'objectifs, pourrait être nettement durcie afin de renforcer l'effet incitatif et garantir un engagement des entreprises dans la réduction de leurs émissions.

Notre association relève en outre que le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire d'introduire l'obligation d'établir un plan de décarbonation, au motif que d'autres incitations prévues à l'article 5 de la LCI suffiraient à encourager les entreprises à l'élaboration de feuilles de route. Toutefois, une telle faculté ne saurait se substituer à une exigence contraignante, en cohérence avec la ligne suivie par l'UE.

Nous nous rallions donc à la proposition de l'Alliance Climatique, qui recommande de rendre obligatoire au minimum l'un des instruments existants : plan de décarbonation, feuille de route ou convention d'objectifs avec engagement de réduction.

Notre association salue finalement la proposition de révision de l'art. 96b de l'Ordonnance relative au remboursement de la taxe sur le CO₂ aux centrales thermiques à combustibles fossiles, en particulier le fait de prendre en compte le coût social du carbone dans le cadre du remboursement partiel de la taxe CO₂, et le fait que celui-ci soit fondé sur la quantité de combustibles effectivement utilisée. Elle estime en revanche qu'il est inadmissible que les deux seules centrales concrètement concernées par cette règle puissent bénéficier d'un financement de leur part non remboursée de la taxe sur le CO₂ par le biais d'une hausse de la redevance sur l'utilisation du réseau, en application de l'Ordonnance sur une réserve d'hiver (OIRH), faisant porter ce coût sur les utilisateurs.

C'est le lieu de relever que, de façon plus générale, Avocat.e.s pour le climat, à l'instar de l'Alliance climatique et des Juristes Progressiste Vaudois.e.s, déplore que la précédente révision de l'Ordonnance ait drastiquement abaissé à 2,25 % l'objectif de réduction des émissions à atteindre pour obtenir un remboursement de la taxe CO₂ (art. 66a OCO₂) qui était initialement fixé à 4,4%¹².

3. Échange de quotas d'émission pour les exploitants d'aéronefs

Comme relevé dans le chapitre premier, nous critiquons l'absence d'ambition de cette modification qui se contente de s'aligner sur le Règlement de l'UE, qui se veut un minimum, alors même qu'il conviendrait d'aller au-delà de ces quotas minimaux au vu de l'urgence des mesures à prendre pour contrer le dérèglement climatique.

¹² Alliance climatique, Communiqué de presse du 2 avril 2025, https://www.klima-allianz.ch/wp-content/uploads/20250402_MM_Ordonnance-sur-le-CO2.pdf (consulté le 11.06.2025).

Jusqu'en 2025, une certaine quantité de droits d'émission (cap, ou plafond) est attribuée gratuitement aux exploitant.e.s d'aéronefs et le reste est vendu aux enchères. Les droits d'émissions peuvent être négociés librement (*trade*). Un.e participant.e peut les remettre à l'autorité compétente pour couvrir ses émissions ou les vendre à d'autres participant.e.s. À compter de 2026, les droits d'émission ne seront plus attribués gratuitement et seront tous mis aux enchères¹³.

Bien que nous saluions la suppression des droits d'émissions gratuits dès 2026, nous regrettons que les recettes de ces mises aux enchères ne soient pas allouées davantage au financement de projets qui permettent à la Suisse de réduire le dépassement des différentes limites planétaires¹⁴, contrairement à ce que prévoit la législation européenne. En effet, la législation européenne met en place une obligation pour les États membres d'utiliser au moins 50% des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas et l'intégralité des recettes provenant des quotas délivrés pour l'aviation afin de mettre en œuvre des actions liées au climat et à l'énergie¹⁵. La plupart des pays européens dépassent ce seuil en investissant la quasi-totalité de leurs recettes afin de financer des projets environnementaux¹⁶. En effet, selon l'agence européenne de l'énergie en 2022, environ 76% de ces recettes allouées directement aux 27 États Membres de l'UE ont été investies dans des projets visant à réduire l'empreinte des États¹⁷. Qui plus est, depuis la révision¹⁸ de la directive SEQE¹⁹, les États membres ont accepté de dépenser toutes les recettes du SEQE de l'UE (ou un montant équivalent) afin de financer la transition écologique ainsi que des mesures sociales.

Au lieu d'augmenter l'allocation de ces recettes à des projets de type précité, le Rapport explicatif indique regrettamment qu'en raison de la réduction des droits d'émission mis aux enchères, ce qui réduit les recettes issues de la mise aux enchères dans le SEQE pour l'aviation, les moyens

¹³ Office fédéral de l'environnement (OFEV), 'Aviation' (BAFU/OFEN, 2024) <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/mesures-reduction/seqe/aviation.html> (consulté le 23.06.2025).

¹⁴ Stockholm Resilience Centre, Planetary boundaries, Stockholm Resilience Centre, Planetary boundaries (consulté le 23.06.2025).

¹⁵ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil [2003] JO L275/32.

¹⁶ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 18.

¹⁷ Commission européenne, 'Revenues raised by the EU ETS' EU Monitor https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhdtdk3hydzq_j9vvik7m1c3gyxp/vm7ligff3vyx#:~:text=Revenues%20raised%20by%20the%20EU%20ETS&text=Of%20these%20EUR%2038.8%20billion,over%20the%202013%2D2020%20period (consulté le 23 juin 2025).

¹⁸ La législation originale a été modifiée à plusieurs reprises avec l'évolution du système. Les modifications les plus récentes ont été adoptées dans la directive (UE) 2023/958 et la directive (UE) 2023/959 dans le cadre de l'initiative de l'UE «Ajustement à l'objectif 55», qui vise à garantir que les politiques de l'UE sont conformes aux objectifs climatiques de la législation européenne et aux engagements pris dans le cadre du pacte vert pour l'Europe et de l'accord de Paris.

¹⁹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil [2003] JO L275/32.

affectés à la promotion des mesures de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation en vertu de l'art. 37a de la loi sur le CO₂ sont moins importants²⁰. Le Rapport explicatif précise également que *“vu les déficits du budget de la Confédération et le programme d'allégement des finances fédérales 2027 qui est prévu, il faut pour l'heure partir du principe que, pour compenser la moins-value, aucun fonds du budget général de la Confédération ne peut être mis à disposition sur la base de l'art. 103b de la loi fédérale sur l'aviation”*²¹. Notre Association, de concert avec l'Association des Juristes Progressistes Vaudois.e.s, s'inquiètent de ce résultat alors que l'urgence climatique commande aux États d'investir davantage dans ce type de projets afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre.

De surcroît, à l'instar de l'Association transports et environnement (ATE)²² et de l'Alliance climatique, notre association et celle des Juristes Progressiste Vaudois.e.s encouragent la mise en place d'un quota ambitieux en matière de carburants d'aviation durable (CAD), comme le kérosène synthétique - le mélange d'hydrogène et de dioxyde de carbone via l'électrolyse - fabriqué entièrement avec de l'énergie renouvelable²³.

4. Émissions du transport maritime

Le transport maritime est un grand émetteur de CO₂ générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO₂ en 2021)²⁴.

Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO₂, ni dans l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif²⁵, alors que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et océans à travers le monde²⁶.

Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier 2024, en vertu de la directive SEQUE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport

²⁰ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation, page 6.

²¹ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation, page 6.

²² Prise de position de l'Association transports et environnement (ATE), juin 2025.

²³ Institut Paul Scherrer PSI, Décoller avec du kérosène durable, 8 novembre 2024, <https://www.psi.ch/fr/news/psi-stories/decoller-avec-du-kerosene-durable> (consulté le 23.05.2025).

²⁴ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 8.

²⁵ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation.

²⁶ Public Eye, 'La flotte géante des négociants suisses en matières premières' (7 mars 2023) <https://www.publiceye.ch/fr/thematiques/negoce-de-matieres-premieres/la-flotte-geante-des-negociants-suissees-en-matieres-premieres> (consulté le 23 juin 2025).

maritime dans le SEQUE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue également aux objectifs climatiques de l'UE²⁷.

5. Instrument de compensation et attestation

Notre association regrette que le Conseil fédéral n'ait pas proposé une révision des dispositions relatives à l'obligation de compenser les émissions de CO₂ générées avec des carburants fossiles qui épuise la marge de manœuvre que lui a laissée le législateur de façon conforme au principe du « *niveau d'ambition le plus élevé* » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris).

Par ailleurs, s'agissant de la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage à distance, notre association estime que la prise en compte de l'augmentation de la part de l'approvisionnement en chaleur d'origine renouvelable en raison du progrès technologique et de la probabilité du remplacement d'une installation doit se faire avec prudence. La législation suisse a en effet de façon générale une tendance à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies, à l'exclusion d'une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique²⁸.

Conclusion

En conclusion, Avocat.e.s pour le Climat est en faveur de la révision proposée de l'Ordonnance, qui constitue un premier pas vers l'adoption d'un cadre légal en adéquation avec les objectifs adoptés par la Suisse.

Avocat.e.s pour le Climat regrette toutefois, une nouvelle fois, son absence d'ambition et invite vivement le Conseil fédéral à intégrer ses différentes suggestions dans cette révision afin de se mettre - *a minima* - au diapason avec les États voisins et l'UE conformément à ses engagements climatiques. Avocat.e.s pour le Climat rappelle à cet égard au Conseil fédéral son obligation d'agir de façon conforme au principe du « *niveau d'ambition le plus élevé* » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), qui impose de revoir plusieurs aspects de l'OCO₂.

²⁷ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 8.

²⁸ E. Toulouse, La sobriété énergétique, une notion disruptive de plus en plus étudiée, Revue de l'Energie n°649, mars-avril 2020, <https://www.larevuedelenergie.com/wp-content/uploads/2020/05/649-Sobriete-energetique-notion-disruptive.pdf> (consulté le 11.06.2025).

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	1. Prescriptions concernant les émissions de CO2 des véhicules neufs Notre association salue l'alignement sur les règles de l'UE proposé par la révision s'agissant de la fixation des valeurs cibles pour les véhicules lourds. Cela étant, elle rappelle que le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années, alors que le transport de personnes et de marchandises génère la plus grande partie des émissions. Le Conseil fédéral a souligné l'urgence à agir concernant le trafic routier et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait consentir des efforts conséquents. Dans ce contexte, fixer des valeurs cibles s'appliquant aux véhicules est insuffisant tant que la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre de nouveaux véhicules à moteur thermique pouvant être introduits sur le marché, carence à laquelle il conviendrait de remédier. En outre, on notera que l'UE a déjà renforcé les règles applicables aux véhicules lourds avec son Règlement (UE) 2024/1610, qui n'est toutefois pas pris en compte dans la présente révision. Ce règlement, qui modifie le Règlement (UE) 2019/1242, couvre désormais une part bien plus importante des émissions des véhicules utilitaires lourds, en intégrant les camions moyens, les autobus urbains, les autocars ainsi que les remorques. Il fixe également des objectifs révisés nettement plus ambitieux, visant des réductions de CO de 45% d'ici à 2030, 65% d'ici à 2035, et 90% d'ici à 2040. Dans ce contexte, il est indispensable que la Suisse révise à la hausse ses propres objectifs et s'aligne concrètement avec l'UE, d'autant plus que les valeurs cibles actuellement prévues - soit une réduction de 15% jusqu'en 2029, puis de 30% dès 2030 pour les véhicules lourds (art. 10, al. 2 LCO), à l'instar de l'objectif sectoriel de moins 25% pour les transports (art. 3 OCO) - restent insuffisantes au regard des engagements de réduction globaux imposés par l'Accord de Paris. Nous rappelons, à cet égard, que l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV) avait déjà évoqué l'intention d'aligner les valeurs suisses sur celles en vigueur dans l'UE. Or, le Règlement (UE) 2024/1610 est applicable depuis le 1er juillet 2024. L'ensemble des conditions nécessaires pour mettre en œuvre sans délai les mêmes valeurs cibles sont donc remplies pour la Suisse également, d'autant qu'il n'existe aucune obligation de se limiter aux exigences minimales européennes. Au contraire, la situation climatique actuelle justifie pleinement l'adoption d'objectifs plus ambitieux, que la Suisse est tout à fait en mesure d'instaurer et de mettre en œuvre. Chaque année de retard accroît la difficulté de compenser les effets cumulatifs des émissions de CO. Il n'y a dès lors aucune justification pour reporter davantage une prise de position ambitieuse sur ce point. Pour cette raison, nous soutenons pleinement la proposition de l'Alliance climatique, qui recommande de soumettre dans les meilleurs délais une révision de l'art. 10, al. 2, let. b LCO. Nous suggérons également d'introduire des réductions ambitieuses pour les périodes 2035 et 2040, correspondant à minima à la trajectoire européenne. Enfin, il convient de souligner que l'objectif de réduction de 57 % des émissions dans le secteur des transports d'ici à 2040 (art. 4, al. 1, let. b, ch. 1 de la loi sur le climat et de l'innovation (ci-après : LCI)) ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts majeurs - lesquels ne sont en rien reflétés dans la présente modification de l'OCO.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	2.Échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations Le système d'attribution gratuite de droits d'émission, initialement conçu pour éviter la fuite de carbone et la délocalisation des industries à forte intensité d'émissions, constitue une mesure transitoire appelée à disparaître. Or, dans sa forme actuelle, ce mécanisme présente des effets pervers : il permet à certains grands émetteurs de réaliser des économies substantielles, voire même de générer des bénéfices lorsque les allocations gratuites dépassent leurs émissions réelles. Une réduction rapide de ces allocations gratuites est donc indispensable pour garantir une véritable transition. Dans ce contexte, la Suisse doit adopter une position ferme et agir sans délai pour supprimer ces allocations, au minimum dans les mêmes proportions que l'UE. Notre association relève en outre que le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire d'introduire l'obligation d'établir un plan de décarbonation, au motif que d'autres incitations prévues à l'article 5 de la LCI suffiraient à encourager les entreprises à l'élaboration de feuilles de route. Toutefois, une telle faculté ne saurait se substituer à une exigence contraignante, en cohérence avec la ligne suivie par l'UE. Nous nous rallions donc à la proposition de l'Alliance Climatique, qui recommande de rendre obligatoire au minimum l'un des instruments existants : plan de décarbonation, feuille de route ou convention d'objectifs avec engagement de réduction. C'est le lieu de relever que, de façon plus générale, Avocat.e.s pour le climat, à l'instar de l'Alliance climatique et des Juristes Progressiste Vaudois.e.s, déplore que la précédente révision de l'Ordonnance ait drastiquement abaissé à 2,25 % l'objectif de réduction des émissions à atteindre pour obtenir un remboursement de la taxe CO2 (art. 66a OCO2) qui était initialement fixé à 4,4% . Autres: 4.Émissions du transport maritime Le transport maritime est un grand émetteur de CO2 générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO2 de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO2 en 2021) . Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO2, ni dans l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif , alors que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et océans à travers le monde . Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier 2024, en vertu de la directive SEQE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans le SEQE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue également aux objectifs climatiques de l'UE .
Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il convient également de souligner que la réduction de seulement 20% des droits d'émission gratuits, prévue à l'article 46 al. 1bis de la modification de l'Ordonnance pour les exploitants ne respectant pas leur convention d'objectifs, pourrait être nettement durcie afin de renforcer l'effet incitatif et garantir un engagement des entreprises dans la réduction de leurs émissions.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Comme relevé dans le chapitre premier, nous critiquons l'absence d'ambition de cette modification qui se contente de s'aligner sur le Règlement de l'UE, qui se veut un minimum, alors même qu'il conviendrait d'aller au-delà de ces quotas minimaux au vu de l'urgence des mesures à prendre pour contrer le dérèglement climatique. Jusqu'en 2025, une certaine quantité de droits d'émission (cap, ou plafond) est attribuée gratuitement aux exploitant.e.s d'aéronefs et le reste est vendu aux enchères. Les droits d'émissions peuvent être négociés librement (trade). Un.e participant.e peut les remettre à l'autorité compétente pour couvrir ses émissions ou les vendre à d'autres participant.e.s. À compter de 2026, les droits d'émission ne seront plus attribués gratuitement et seront tous mis aux enchères . Bien que nous saluons la suppression des droits d'émissions gratuits dès 2026, nous regrettons que les recettes de ces mises aux enchères ne soient pas allouées davantage au financement de projets qui permettent à la Suisse de réduire le dépassement des différentes limites planétaires , contrairement à ce que prévoit la législation européenne. En effet, la législation européenne met en place une obligation pour les États membres d'utiliser au moins 50% des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas et l'intégralité des recettes provenant des quotas délivrés pour l'aviation afin de mettre en œuvre des actions liées au climat et à l'énergie . La plupart des pays européens dépassent ce seuil en investissant la quasi-totalité de leurs recettes afin de financer des projets environnementaux . En effet, selon l'agence européenne de l'énergie en 2022, environ 76% de ces recettes allouées directement aux 27 États Membres de l'UE ont été investies dans des projets visant à réduire l'empreinte des États . Qui plus est, depuis la révision de la directive SEQUE , les États membres ont accepté de dépenser toutes les recettes du SEQUE de l'UE (ou un montant équivalent) afin de financer la transition écologique ainsi que des mesures sociales. Au lieu d'augmenter l'allocation de ces recettes à des projets de type précité, le Rapport explicatif indique regrettamment qu'en raison de la réduction des droits d'émission mis aux enchères, ce qui réduit les recettes issues de la mise aux enchères dans le SEQUE pour l'aviation, les moyens affectés à la promotion des mesures de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation en vertu de l'art. 37a de la loi sur le CO2 sont moins importants . Le Rapport explicatif précise également que “vu les déficits du budget de la Confédération et le programme d'allègement des finances fédérales 2027 qui est prévu, il faut pour l'heure partir du principe que, pour compenser la moins-value, aucun fonds du budget général de la Confédération ne peut être mis à disposition sur la base de l'art. 103b de la loi fédérale sur l'aviation” . Notre Association, de concert avec l'Association des Juristes Progressistes Vaudois.e.s, s'inquiètent de ce résultat alors que l'urgence climatique commande aux États d'investir davantage dans ce type de projets afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre.
Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	De surcroît, à l'instar de l'Association transports et environnement (ATE) et de l'Alliance climatique, notre association et celle des Juristes Progressiste Vaudois.e.s encouragent la mise en place d'un quota ambitieux en matière de carburants d'aviation durable (CAD), comme le kérosène synthétique - le mélange d'hydrogène et de dioxyde de carbone via l'électrolyse - fabriqué entièrement avec de l'énergie renouvelable .

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Notre association salue finalement la proposition de révision de l'art. 96b de l'Ordonnance relative au remboursement de la taxe sur le CO2 aux centrales thermiques à combustibles fossiles, en particulier le fait de prendre en compte le coût social du carbone dans le cadre du remboursement partiel de la taxe CO2, et le fait que celui-ci soit fondé sur la quantité de combustibles effectivement utilisée. Elle estime en revanche qu'il est inadmissible que les deux seules centrales concrètement concernées par cette règle puissent bénéficier d'un financement de leur part non remboursée de la taxe sur le CO2 par le biais d'une hausse de la redevance sur l'utilisation du réseau, en application de l'Ordonnance sur une réserve d'hiver (OIRH), faisant porter ce coût sur les utilisateurs.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Notre association regrette que le Conseil fédéral n'ait pas proposé une révision des dispositions relatives à l'obligation de compenser les émissions de CO2 générées avec des carburants fossiles qui épuise la marge de manœuvre que lui a laissée le législateur de façon conforme au principe du « niveau d'ambition le plus élevé » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris). Par ailleurs, s'agissant de la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage à distance, notre association estime que la prise en compte de l'augmentation de la part de l'approvisionnement en chaleur d'origine renouvelable en raison du progrès technologique et de la probabilité du remplacement d'une installation doit se faire avec prudence. La législation suisse a en effet de façon générale une tendance à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies, à l'exclusion d'une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Axpo Services AG

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	--

Anhang: Axpo Stellungnahme.pdf

Axpo Services AG | Parkstrasse 23 | 5401 Baden | Switzerland

Per E-Mail
vnl-klima@bafu.admin.ch

Ihr Kontakt Thomas Porchet, Energiepolitik Schweiz
E-Mail thomas.porchet@axpo.com
Direktwahl T +41 56 200 31 45
Datum 16. Mai 2025

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung): Stellungnahme Axpo Gruppe

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Revision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können.

Allgemeine Bemerkungen

Axpo hat die Ambition, mit innovativen Energielösungen eine nachhaltige Zukunft zu ermöglichen. Axpo ist die grösste Schweizer Produzentin von erneuerbarer Energie und internationale Vorreiterin im Energiehandel sowie in der Vermarktung von Solar- und Windkraft. Zudem betreiben und unterhalten wir ein mehrere tausend Kilometer umspannendes Leitungsnetz auf den Netzebenen 3 und 5. Mehr als 7 000 Mitarbeitende verbinden Erfahrung und Know-how mit der Leidenschaft für Innovation und der gemeinsamen Suche nach immer besseren Lösungen. Axpo setzt auf innovative Technologien, um die sich stets wandelnden Bedürfnisse ihrer Kunden in über 30 Ländern in Europa, Nordamerika und Asien zu erfüllen.

Mit rund 3.8 GW verfügt Axpo über bedeutende Speicher- und Pumpspeicherkapazitäten. Seit Einführung der Wasserkraftreserve nehmen wir an den Ausschreibungen teil und halten unter der geltenden Verpflichtung Energie in unseren Anlagen für die Reserve zurück. Darüber hinaus ist Axpo **führend in der Vermarktung flexibler Anlagen** und erbringt verschiedene Dienstleistungen für das temporäre Reservekraftwerk des Bundes in Birr. Diese Anlage steht gemäss geltender Rechtsgrundlage nur bis Ende 2026 zur Verfügung und soll durch andere Reservekraftwerke zur Abdeckung

von allfälligen Strommangellagen im Winter ersetzt werden. Axpo hat, im Sinne der Stärkung der Schweizer Versorgungssicherheit, auf die Ausschreibung des BFE betreffend Vorhaltung und Betrieb von Reservekraftwerken für die ergänzende Reserve geantwortet und Ende Februar 2025 ein Projekt für ein Reservekraftwerke mit rund 290 MW Leistung eingereicht.

Zur Vorlage

Art. 96b Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken

Antrag:

³ Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU ~~die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse.~~

Begründung:

Mit der angestrebten Änderung werden die bereits heute verzerrten Rahmenbedingungen für fossil-thermische Kraftwerke derart verschlechtert, dass sie im internationalen Wettbewerb auf den europäischen Strommarkt unter keinen absehbaren Umständen bestehen können und damit in der Schweiz nie zum Einsatz kommen. Mit Blick auf den schleppenden Ausbau der erneuerbaren Energien, die enormen Herausforderungen bei der künftigen Stromversorgung und den Umstand, dass der Bund fossil-thermische Reservekraftwerke für die ergänzende Reserve ausgeschrieben hat, ist diese Verschärfung nicht zielführend.

Heute sind die Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken zur Teilnahme am EHS verpflichtet. Die CO₂-Abgabe auf den für den Betrieb notwendigen Brennstoffen können sie sich trotz EHS-Teilnahme jedoch nur teilweise zurückerstatten lassen im Umfang, in dem die Abgabe einen vom Bund festgelegten CO₂-Mindestpreis überschreitet. Massgebend für die Festsetzung des Mindestpreises sind die externen Kosten abzüglich der Kosten der im EHS erworbenen Emissionsrechte. Dieser Mindestpreis zusätzlich zum EHS ist international einzigartig und ein substanzieller Wettbewerbsnachteil. Gemäss geltender Verordnungsbestimmung ist bei der Annahme der externen Kosten der Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhielten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden somit durch CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, voraussichtlich in jedem Fall doppelt belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossil-thermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher.

Die künftige Stromversorgung bleibt eine enorme Herausforderung. Bis 2050 fehlen – nach heutigem Stand – 50 TWh Erzeugung. Entsprechend dringend müssen zusätzliche Produktionskapazitäten bereitgestellt werden. Insbesondere die Versorgung im Winterhalbjahr ist kritisch. Mit dem Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung

mit erneuerbaren Energien (Stromgesetz) hat das Parlament zwar ambitioniertere Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien formuliert und Instrumente zum Erreichen dieser Ziele zur Verfügung gestellt. Die Beschleunigungserlasse für erneuerbare Energien und Stromnetze adressieren die langwierigen und komplexen Bewilligungsverfahren, sind aber noch nicht verabschiedet. Die praktische Erfahrung aus laufenden Projekten zeigt allerdings, dass die Umsetzung der angestrebten Ziele anspruchsvoll bleibt. Trotz gesetzlicher Verankerung der Projekte des Runden Tisches Wasserkraft bleibt schliesslich auch die Stärkung der Stromproduktion im Winterhalbjahr ungelöst – zumal die Erzeugung aus Wasserkraft wegen der Umsetzung strengerer Restwasserbestimmungen in den kommenden Jahrzehnten rückläufig sein dürfte. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, weshalb allfällige Optionen zur Sicherstellung der künftigen Stromversorgung durch verzerrende Rahmenbedingungen bereits vorausschauend verhindert werden sollen.

Ganz grundsätzlich führt der vom Parlament beschlossene CO₂-Mindestpreis die verpflichtende Teilnahme von fossil-thermischen Kraftwerken am EHS durch eine Zusatzbelastung ad absurdum. Die Branche hat das bereits bei früherer Gelegenheit kritisiert. Mit der Bestimmung ist die zuvor geltende und im internationalen Vergleich diskriminierende Kompensationspflicht abgelöst worden. Die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem viel grösseren Handelssystem der EU hat zu mehr Liquidität, stabileren Preisen und letztlich zu mehr Planungssicherheit geführt. In diesem Kontext stellt der Mindestpreis ein marktverzerrendes Element dar, das zu einer Doppelbelastung von fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz führt. Dabei liegt auch die CO₂-Abgabe mit CHF 120/t CO₂ deutlich über dem Preis der EU-Zertifikate (EUA) von rund EUR 60-80/t CO₂.

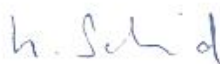
Mit Blick auf die Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU sollte die Behebung dieser Marktverzerrung erneut geprüft und das CO₂-Gesetz entsprechend geändert werden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse



Christoph Brand
CEO



Lukas Schürch
Head Corporate Public Affairs

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.

Begründung

Begründung:

Mit der angestrebten Änderung werden die bereits heute verzerrten Rahmenbedingungen für fossil-thermische Kraftwerke derart verschlechtert, dass sie im internationalen Wettbewerb auf den europäischen Strommarkt unter keinen absehbaren Umständen bestehen können und damit in der Schweiz nie zum Einsatz kommen. Mit Blick auf den schleppenden Ausbau der erneuerbaren Energien, die enormen Herausforderungen bei der künftigen Stromversorgung und den Umstand, dass der Bund fossil-thermische Reservekraftwerke für die ergänzende Reserve ausgeschrieben hat, ist diese Verschärfung nicht zielführend. Heute sind die Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken zur Teilnahme am EHS verpflichtet. Die CO₂-Abgabe auf den für den Betrieb notwendigen Brennstoffen können sie sich trotz EHS-Teilnahme jedoch nur teilweise zurückerstatten lassen im Umfang, in dem die Abgabe einen vom Bund festgelegten CO₂-Mindestpreis überschreitet. Massgebend für die Festsetzung des Mindestpreises sind die externen Kosten abzüglich der Kosten der im EHS erworbenen Emissionsrechte. Dieser Mindestpreis zusätzlich zum EHS ist international einzigartig und ein substanzieller Wettbewerbsnachteil. Gemäss geltender Verordnungsbestimmung ist bei der Annahme der externen Kosten der Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhielten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden somit durch CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, voraussichtlich in jedem Fall doppelt belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossil-thermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher. Die künftige Stromversorgung bleibt eine enorme Herausforderung. Bis 2050 fehlen – nach heutigem Stand – 50 TWh Erzeugung. Entsprechend dringend müssen zusätzliche Produktionskapazitäten bereitgestellt werden. Insbesondere die Versorgung im Winterhalbjahr ist kritisch. Mit dem Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien (Stromgesetz) hat das Parlament zwar ambitioniertere Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Energien formuliert und Instrumente zum Erreichen dieser Ziele zur Verfügung gestellt. Die Beschleunigungserlasse für erneuerbare Energien und Stromnetze adressieren die langwierigen und komplexen Bewilligungsverfahren, sind aber noch nicht verabschiedet. Die praktische Erfahrung aus laufenden Projekten zeigt allerdings, dass die Umsetzung der angestrebten Ziele anspruchsvoll bleibt. Trotz gesetzlicher Verankerung der Projekte des Runden Tisches Wasserkraft bleibt schliesslich auch die Stärkung der Stromproduktion im Winterhalbjahr ungelöst – zumal die Erzeugung aus Wasserkraft wegen der Umsetzung strengerer Restwasserbestimmungen in den kommenden Jahrzehnten rückläufig sein dürfte. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, weshalb allfällige Optionen zur Sicherstellung der künftigen Stromversorgung durch verzerrende Rahmenbedingungen bereits vorausschauend verhindert werden sollen.

Ganz grundsätzlich führt der vom Parlament beschlossene CO₂-Mindestpreis die verpflichtende Teilnahme von fossil-thermischen Kraftwerken am EHS durch eine Zusatzbelastung ad absurdum. Die Branche hat das bereits bei früherer Gelegenheit kritisiert. Mit der Bestimmung ist die zuvor geltende und im internationalen Vergleich diskriminierende Kompensationspflicht abgelöst worden. Die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem viel grösseren Handelssystem der EU hat zu mehr Liquidität, stabileren Preisen und letztlich zu mehr Planungssicherheit geführt. In diesem Kontext stellt der Mindestpreis ein marktverzerrendes Element dar, das zu einer Doppelbelastung von fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz führt. Dabei liegt auch die CO₂-Abgabe mit CHF 120/t CO₂ deutlich über dem Preis der EU-Zertifikate (EUA) von rund EUR 60-80/t CO₂.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU sollte die Behebung dieser Marktverzerrung erneut geprüft und das CO₂-Gesetz entsprechend geändert werden.

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Bauenschweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: Bauenschweiz_STN_CO2-Verordnung.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Als PDF und Word per E-Mail an:
vn1-klima@bafu.admin.ch

Bauenschweiz
Cristina Schaffner
Weinbergstrasse 55
8006 Zürich

02.07.2025

Stellungnahme zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, in oben erwähnter Vorlage Stellung zu nehmen.

Bauenschweiz ist der Dachverband der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 80 Mitgliedsverbänden aus den Bereichen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Die Bauwirtschaft trägt 12% zur gesamten Schweizerischen Wirtschaftsleistung bei und beschäftigt rund 500'000 Fachkräfte. Sie zählt zu den fünf grössten Arbeitgebern und bildet 15% aller Lernenden in der Schweiz aus.

Bauenschweiz begrüsst die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) im Gleichschritt mit demjenigen der EU (EU-ETS) grundsätzlich. Wir möchten jedoch auf einige Punkte verweisen, die dabei beachtet werden sollten.

- Damit inländische Produktionsunternehmen von Baumaterialien auch gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Staaten und dem nahen Ausland wettbewerbsfähig bleiben und damit weiterhin qualitativ hochwertige Baustoffe hierzulande produzieren können, braucht es zielgerichtete Massnahmen pro Sektor wie zum Beispiel Grenzausgleichsmassnahmen für Zement.
- Die durch die Versteigerung von Emissionszertifikaten eingenommenen finanziellen Mittel, müssen vollständig sektorspezifisch und gezielt für Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden. Zudem sollen diese Mittel, nicht nur für Investitionen in Massnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen eingesetzt werden können, sondern auch für Betriebs- und Produktionskosten, die im Zusammenhang mit deren Umsetzung entstehen.
- Eine Kürzung der kostenlosen Emissionsrechte um 20% darf ausschliesslich dann erfolgen, wenn die Zielvereinbarungen für Energieeffizienz nicht erfüllt werden und darf nicht auch die CO₂-Intensität von Brennstoffen betreffen.

Für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und Anliegen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Bauenschweiz

Dachverband der Schweizer Bauwirtschaft
Association faîtière nationale de la construction
Associazione mantello della costruzione

Bauenschweiz
Weinbergstrasse 55
8006 Zürich

office@bauenschweiz.ch
bauenschweiz.ch



Ständerat Hans Wicki
Präsident



Cristina Schaffner
Direktorin

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Bauens Schweiz begrüsst die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) im Gleichschritt mit demjenigen der EU (EU-ETS) grundsätzlich. Wir möchten jedoch auf einige Punkte verweisen, die dabei beachtet werden sollten. Damit inländische Produktionsunternehmen von Baumaterialien auch gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Staaten und dem nahen Ausland wettbewerbsfähig bleiben und damit weiterhin qualitativ hochwertige Baustoffe hierzulande produzieren können, braucht es zielgerichtete Massnahmen pro Sektor wie zum Beispiel Grenzausgleichsmassnahmen für Zement. Die durch die Versteigerung von Emissionszertifikaten eingenommenen finanziellen Mittel, müssen vollständig sektorspezifisch und gezielt für Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden. Zudem sollen diese Mittel, nicht nur für Investitionen in Massnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen eingesetzt werden können, sondern auch für Betriebs- und Produktionskosten, die im Zusammenhang mit deren Umsetzung entstehen.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Eine Kürzung der kostenlosen Emissionsrechte um 20% darf ausschliesslich dann erfolgen, wenn die Zielvereinbarungen für Energieeffizienz nicht erfüllt werden und darf nicht auch die CO₂-Intensität von Brennstoffen betreffen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

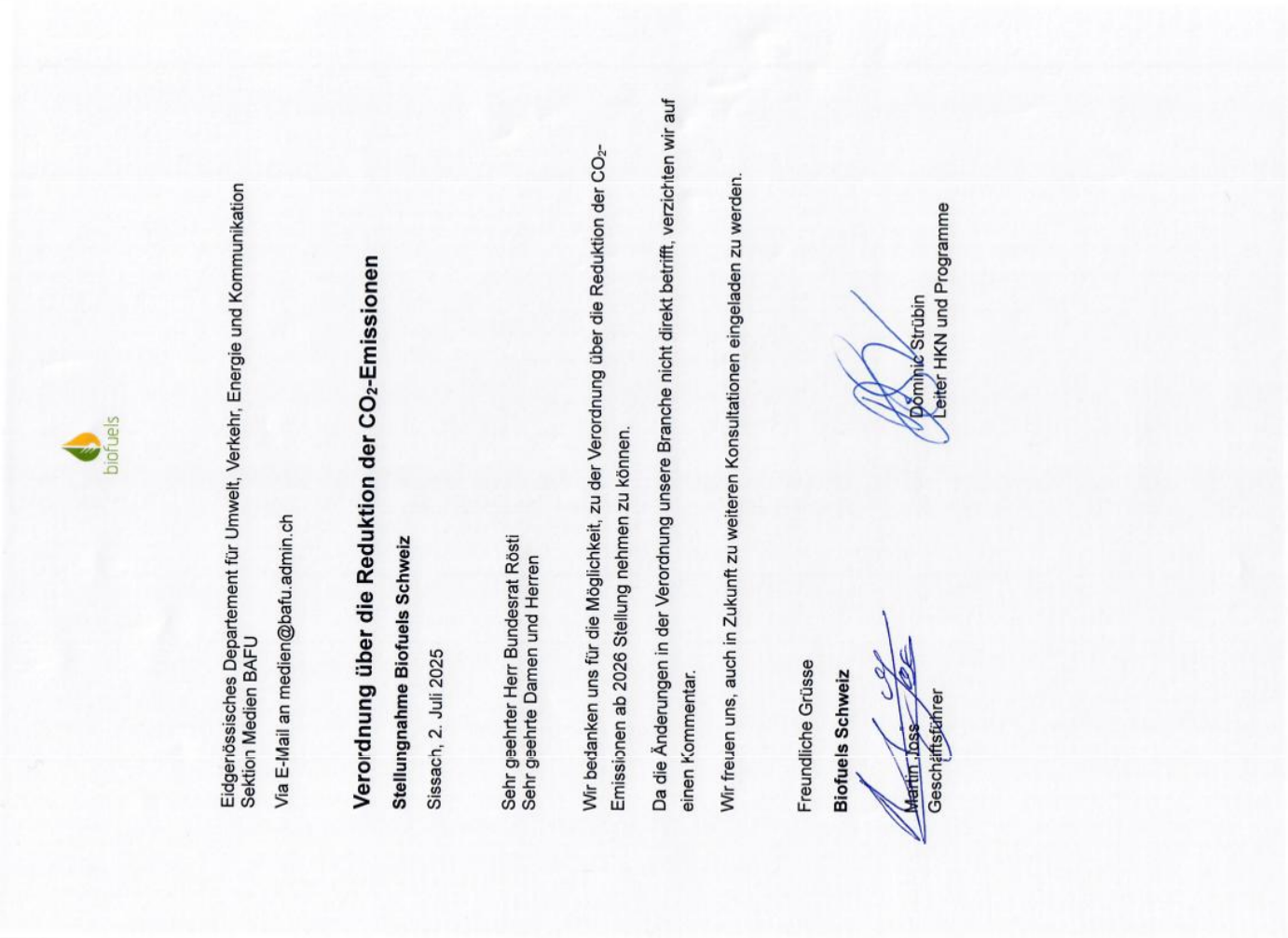
Biofuels Schweiz

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	--

Anhang: 2025-07-02 Antwort CO2 Verordnung ab 2026.pdf



Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Ablehnung
Begründung:	Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO2-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden. EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossiler Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – is

die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über zehnmal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel elaktanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bis-her nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkämme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Zürich, 19. Juni 2025

Stellungnahme BirdLife Schweiz zur Änderung der CO2-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns in unserer Detailstellungnahme auf wenige Punkte.

Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Ländern Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Bei der Teilrevision des CO2-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir im Voraus.

Freundliche Grüsse



Damaris Hohler

Projektleiterin Biodiversitätspolitik, BirdLife Schweiz

Bei Rückfragen: damaris.hohler@birdlife.ch / 044 457 70 42

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO2V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenckpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht

werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über zehnmal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

[Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert](#), dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

¹ Bundesrat Röstli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision – **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** – ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))

Chronologische Detailkommentare

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Veraltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat.

Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91%

Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukte besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Die Ziff. 5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff. 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff. 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux véhicules lourds suivants : a. camions au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou b. tracteurs à sellette au sens de l'art. 11, al. 2, let. i, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielereichungsrechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Veraltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).
Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Renvoi entre parenthèses sous l'indication « Annexe 9 » (art. 46, al. 1 et 1bis, 46a, al. 2, et 46b, al. 1 et 3)
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht. In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Renvoi entre parenthèses sous l'indication « Annexe 15 » (art. 46e et 46h)
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden. Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Centre Patronal

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Le Centre Patronal soutient la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ordonnance sur le CO2), sous réserve de la prise en compte des commentaires et recommandations mentionnés ci-dessus.

Anhang: 25-009_Ordonnance-CO2_Position-CP.pdf

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Paudex, le 30 juin 2025

Procédure de consultation : révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et le couplage Suisse-UE

Le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) limite les émissions des grandes installations industrielles et inclut l'aviation, permettant de réduire les gaz à effet de serre à moindre coût.

En 2025, il couvre en Suisse 93 installations industrielles et environ 200 exploitants aériens reliant la Suisse à l'Espace économique européen ou au Royaume-Uni. Depuis 2020, le SEQUE suisse est lié à celui de l'UE, garantissant un marché commun du CO₂ et des conditions équitables entre les deux entités. Il faut souligner que cet accord assure aussi que les produits suisses soient exclus du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) instauré par l'UE en 2023.

Comme on pouvait s'y attendre, l'UE va réduire progressivement, dès 2026, les quotas gratuits dans plusieurs secteurs afin d'atteindre ses objectifs climatiques. Nous notons qu'il s'agit d'une adaptation et non d'une suppression. Pour rester alignée, la Suisse a adapté sa loi sur le CO₂ en 2025 et révisé son ordonnance afin de maintenir la compatibilité de son SEQUE avec celui de l'UE et préserver la compétitivité de ses entreprises.

Position du Centre Patronal

Dans les grandes lignes, le Centre Patronal soutient les adaptations proposées du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) qui permettront de conserver sa compatibilité avec celui de l'Union européenne (UE) et donc de maintenir la présence de la Suisse dans le système européen.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch
www.centrepatronal.ch

Malgré cette évaluation favorable, nous souhaitons faire quelques commentaires et recommandations ci-dessous.

Tout d'abord, nous estimons qu'il faudrait autoriser l'utilisation limitée et contrôlée de compensations carbone dit « nature-based » dans le but de couvrir un pourcentage des obligations du SEQE. Bien que le SEQE exclue actuellement cette flexibilité, une disposition spécifique à la Suisse pourrait être négociée pour alléger le fardeau de conformité pendant la transition vers la suppression des allocations gratuites, l'une des mesures les plus importantes de cette révision législative. Cette flexibilité offrirait un soulagement financier nécessaire dans le contexte économique actuel, tout en garantissant la réduction des émissions.

Le Centre Patronal soutient également les propositions de modifications concernant les émissions de CO₂ des véhicules lourds, qui sont pertinentes tant pour une harmonisation avec l'UE que pour l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse. Les nouvelles prescriptions concerneront davantage de véhicules et les incitations à réduire leurs émissions seront renforcées.

Le cas particulier de l'aviation

Concernant l'aviation, nous relevons que ce secteur estime avoir besoin d'un système d'échange de quotas d'émission compatible avec l'UE. En effet, l'aviation suisse doit pouvoir lutter à armes égales avec ses concurrents européens (au sein du même marché). Nous notons néanmoins que la nouvelle ordonnance génère des coûts supplémentaires pour l'aviation sous forme de nouvelles charges administratives. La perte de compétitivité internationale qui en résultera n'est pas anodine alors que l'aviation suisse doit supporter des coûts plus élevés que ses concurrents hors d'Europe.

Pour supporter cette nouvelle charge et rester compétitif, des mesures de compensation sont nécessaires. La reconnaissance de tous les documents d'accompagnement autorisés par les directives de l'UE en fait partie. Il est également important que la Suisse étende le mécanisme de flexibilité en relation avec le quota « Sustainable Aviation Fuel » (SAF) en collaboration avec l'UE et établisse en outre un système « Book & Claim », afin que le SAF puisse être pris en compte indépendamment du lieu de ravitaillement, comme le prévoient également les normes internationales. Dans ce contexte, le Centre Patronal demande que les recettes du système EHS soient entièrement affectées et utilisées pour des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien et que la promotion des carburants durables soit améliorée par l'attribution de droits d'émission.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), sous réserve de la prise en compte des commentaires et recommandations mentionnés ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Cenni Najy

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Le Centre Patronal soutient également les propositions de modifications concernant les émissions de CO2 des véhicules lourds, qui sont pertinentes tant pour une harmonisation avec l'UE que pour l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse. Les nouvelles prescriptions concerneront davantage de véhicules et les incitations à réduire leurs émissions seront renforcées.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dans les grandes lignes, le Centre Patronal soutient les adaptations proposées du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) qui permettront de conserver sa compatibilité avec celui de l'Union européenne (UE) et donc de maintenir la présence de la Suisse dans le système européen. Malgré cette évaluation favorable, nous souhaitons faire quelques commentaires et recommandations ci-dessous. Tout d'abord, nous estimons qu'il faudrait autoriser l'utilisation limitée et contrôlée de compensations carbone dit « nature-based » dans le but de couvrir un pourcentage des obligations du SEQE. Bien que le SEQE exclue actuellement cette flexibilité, une disposition spécifique à la Suisse pourrait être négociée pour alléger le fardeau de conformité pendant la transition vers la suppression des allocations gratuites, l'une des mesures les plus importantes de cette révision législative. Cette flexibilité offrirait un soulagement financier nécessaire dans le contexte économique actuel, tout en garantissant la réduction des émissions.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Concernant l'aviation, nous relevons que ce secteur estime avoir besoin d'un système d'échange de quotas d'émission compatible avec l'UE. En effet, l'aviation suisse doit pouvoir lutter à armes égales avec ses concurrents européens (au sein du même marché). Nous notons néanmoins que la nouvelle ordonnance génère des coûts supplémentaires pour l'aviation sous forme de nouvelles charges administratives. La perte de compétitivité internationale qui en résultera n'est pas anodine alors que l'aviation suisse doit supporter des coûts plus élevés que ses concurrents hors d'Europe. Pour supporter cette nouvelle charge et rester compétitif, des mesures de compensation sont nécessaires. La reconnaissance de tous les documents d'accompagnement autorisés par les directives de l'UE en fait partie. Il est également important que la Suisse étende le mécanisme de flexibilité en relation avec le quota « Sustainable Aviation Fuel » (SAF) en collaboration avec l'UE et établisse en outre un système « Book & Claim », afin que le SAF puisse être pris en compte indépendamment du lieu de ravitaillement, comme le prévoient également les normes internationales. Dans ce contexte, le Centre Patronal demande que les recettes du système EHS soient entièrement affectées et utilisées pour des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien et que la promotion des carburants durables soit améliorée par l'attribution de droits d'émission.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Stellungnahme per Mail: Besten Dank für die Einladung zur Einreichung einer Stellungnahme betreffend Teilrevision der CO2-Verordnung. Wir haben keine Bemerkungen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	La révision partielle de l'ordonnance sur le CO2 vise à adapter le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) suisse pour que ce dernier reste compatible avec celui de l'Union européenne (UE) à partir de 2026. Cette adaptation est cruciale pour garantir des conditions de concurrence équitables pour les entreprises suisses tout en poursuivant les objectifs climatiques nationaux. Cependant, il est essentiel de s'assurer que cette transition ne se fasse pas au détriment des consommateurs finaux et cette information n'a pas été documentée dans les documents accompagnants la proposition. La Commission fédérale de la Consommation reconnaît l'importance de la révision de l'ordonnance sur le CO2 pour aligner le SEQE suisse sur celui de l'UE. Elle souligne cependant la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs finaux et de s'assurer la transparence pour ce qui concerne les coûts supplémentaires qui pourraient leur être répercutés. Elle propose à cette fin les mesures suivantes : - Introduire l'obligation de rendre publiques les émissions de CO2 liée à la consommation (consumption based). - Rendre publiques et diffuser les valeurs de références utilisées dans les annexes et dans le MACF définissant les droits d'émissions et documenter ces valeurs par des références scientifiques. Indiquer et mettre à jour sur un site web de l'administration ces valeurs et la quantité d'émission de CO2 concernée et leur référentiel. - Adopter des dispositions obligatoires pour que les entreprises informent clairement les consommateurs des émissions de CO2 des produits et sur le coût social associé en introduisant par exemple des étiquettes sur les produits indiquant le contenu CO2 et le coût social associé en prenant pour référence la valeur de 430 CHF/ton mentionnée dans la loi. La CFC justifie ces propositions dès lors qu'une meilleure transparence permettra aux consommateurs de faire des choix éclairés et de comprendre l'impact des politiques environnementales sur les prix. Il s'agit également d'informer les consommateurs du coût social des émissions de CO2 des produits de consommation pour favoriser une consommation responsable. Il est important de s'assurer que les coûts des émissions de CO2 soient principalement supportés par les entreprises et non répercutés sur les consommateurs finaux notamment pour ce qui concerne les exploitants de centrales thermiques à combustibles fossiles qui, recevant un droit d'émission, ne sont pas encouragés à changer de combustible et à investir dans les énergies renouvelables. Cela se justifie de par l'objectif de la taxe CO2 qui est d'induire des changements de technologies, il est dès lors crucial que les pollueurs paient pour le choix de leurs émissions et non les consommateurs finaux. A ce titre, il est nécessaire d'introduire un mécanisme qui empêche de reporter le coût des émissions de CO2 des centrales thermiques dans les tarifs fixés par l'ELCOM pour le consommateur final captif.

En résumé, la Commission fédérale de la Consommation souligne les objectifs de la révision de l'ordonnance sur le CO2, mais insiste sur la nécessité d'informer et de protéger les consommateurs finaux. Les propositions ci-dessus visent à garantir que les coûts des émissions de CO2 soient supportés par les pollueurs et non par les consommateurs, tout en encourageant les entreprises à adopter des pratiques plus durables. Nous recommandons que ces propositions soient intégrées dans le texte de l'ordonnance pour assurer une transition équitable vers une économie plus verte, tout en informant les consommateurs sur le contenu CO2 et le coût social du CO2 des produits de consommation.

Anhang: **Projet_Prise de position_2025_CO2.pdf**



CH-3003 Berne, CFC

E-Mail

vnl-klima@bafu.admin.ch

Référence

Votre référence :

Notre référence :

Berne, le 30 juin 2025

Prise de position de la CFC sur la consultation 2025/22 - Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂) avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026

Mesdames, Messieurs,

Faisant suite à l'invitation du DETEC du 25 mars 2025, la Commission fédérale de la consommation (CFC) vous fait parvenir sa prise de position sur la procédure de consultation relative à l'objet sous rubrique.

La révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ vise à adapter le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) suisse pour que ce dernier reste compatible avec celui de l'Union européenne (UE) à partir de 2026. Cette adaptation est cruciale pour garantir des conditions de concurrence équitables pour les entreprises suisses tout en poursuivant les objectifs climatiques nationaux. Cependant, il est essentiel de s'assurer que cette transition ne se fasse pas au détriment des consommateurs finaux et cette information n'a pas été documentée dans les documents accompagnants la proposition.

La Commission fédérale de la Consommation reconnaît l'importance de la révision de l'ordonnance sur le CO₂ pour aligner le SEQUE suisse sur celui de l'UE. Elle souligne cependant la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs finaux et de s'assurer la transparence pour ce qui concerne les coûts supplémentaires qui pourraient leur être répercutés. Elle propose à cette fin les mesures suivantes :

- Introduire l'obligation de rendre publiques les émissions de CO₂ liée à la consommation (consumption based).
- Rendre publiques et diffuser les valeurs de références utilisées dans les annexes et dans le MACF définissant les droits d'émissions et documenter ces valeurs par des références scientifiques. Indiquer et mettre à jour sur un site web de l'administration ces valeurs et la quantité d'émission de CO₂ concernée et leur référentiel.

- Adopter des dispositions obligatoires pour que les entreprises informent clairement les consommateurs des émissions de CO2 des produits et sur le coût social associé en introduisant par exemple des étiquettes sur les produits indiquant le contenu CO2 et le coût social associé en prenant pour référence la valeur de 430 CHF/ton mentionnée dans la loi.

La CFC justifie ces propositions dès lors qu'une meilleure transparence permettra aux consommateurs de faire des choix éclairés et de comprendre l'impact des politiques environnementales sur les prix. Il s'agit également d'informer les consommateurs du coût social des émissions de CO2 des produits de consommation pour favoriser une consommation responsable.

Il est important de s'assurer que les coûts des émissions de CO2 soient principalement supportés par les entreprises et non répercutés sur les consommateurs finaux notamment pour ce qui concerne les exploitants de centrales thermiques à combustibles fossiles qui, recevant un droit d'émission, ne sont pas encouragés à changer de combustible et à investir dans les énergies renouvelables. Cela se justifie de par l'objectif de la taxe CO2 qui est d'induire des changements de technologies, il est dès lors crucial que les pollueurs paient pour le choix de leurs émissions et non les consommateurs finaux. A ce titre, il est nécessaire d'introduire un mécanisme qui empêche de reporter le coût des émissions de CO2 des centrales thermiques dans les tarifs fixés par l'ELCOM pour le consommateur final captif.

En résumé, la Commission fédérale de la Consommation souligne les objectifs de la révision de l'ordonnance sur le CO2, mais insiste sur la nécessité d'informer et de protéger les consommateurs finaux. Les propositions ci-dessus visent à garantir que les coûts des émissions de CO2 soient supportés par les pollueurs et non par les consommateurs, tout en encourageant les entreprises à adopter des pratiques plus durables. Nous recommandons que ces propositions soient intégrées dans le texte de l'ordonnance pour assurer une transition équitable vers une économie plus verte, tout en informant les consommateurs sur le contenu CO2 et le coût social du CO2 des produits de consommation.

La Commission fédérale de la consommation vous remercie de l'attention portée à sa prise de position et vous présente, Mesdames, Messieurs, ses meilleures salutations.

Pour la Commission fédérale de la Consommation,



Prof. Anne-Christine Fornage
Présidente



PD Dr. Melinda Lohmann
Vice-présidente

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	1.1
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Rendre publiques et diffuser les valeurs de références utilisées dans les annexes et dans le MACF définissant les droits d'émissions et documenter ces valeurs par des références scientifiques. Indiquer et mettre à jour sur un site web de l'administration ces valeurs et la quantité d'émission de CO2 concernée et leur référenciel.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Sehr geehrte Damen und Herren Mit Schreiben vom 25. März 2025 hat Herr Bundesrat Albert Röstli interessiert Kreise eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu beziehen. Die Flughafen Zürich AG ist Konzessionärin des Bundes und Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz mit über 30 Millionen Passagieren im Jahr. Die Minderung der Treibhausgasmissionen gehört zu den grossen Herausforderungen der Luftfahrtbranche. Neben der Senkung unserer eigenen Emissionen gegen netto null unterstützen wir unsere Partner, die Klimawirkung des Fliegens zu senken. Von der vorliegenden CO2-Verordnung sehen wir im Luftfahrtbereich vor allem die Fluggesellschaften betroffen. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Stellungnahme unseres Drehkreuzanbieters Swiss International Air Lines (SWISS) und erlauben uns, im Folgenden auf die wesentlichsten Punkte einzugehen. Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur bis 2040 ohne Kompensation. Gleichzeitig unterstützen wir jegliche Bestrebungen der Schweizer Luftfahrt das Ziel von netto-null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen, insbesondere durch den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen. Die Vernehmlassungsvorlage tangiert in der aktuellen Fassung den Betrieb und die Bemühungen zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur der Flughafen Zürich AG nicht direkt. Indirekt hat die Vernehmlassungsvorlage jedoch Auswirkungen, da einerseits die Aviatik im Allgemeinen und auch unsere Partner-Airlines direkt betroffen sind. Im Grundsatz begrüssen wir die Teilrevision mit der Festsetzung der detaillierten Regelungen, um auch ab 2026 ein mit der EU kompatibles Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) mit vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Mit dem Wegfall der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten ist jedoch von einer Verteuerung des EHS auszugehen. Dies führt bei in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften zu zusätzlichen finanziellen Belastungen und somit einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber nicht-europäischen Mitbewerbern. Wir unterstützen deshalb die von der SWISS eingebrachten Anträge in Artikel 46f-h vollumfänglich. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen sowie sämtliche Begleitdokumentationen, die nach EU-Richtlinien zulässig sind, zu akzeptieren. Denn durch die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des EHS würde die Marktverfügbarkeit von SAF gefördert werden. Damit werden die dringend benötigten wichtigen Anreize geschaffen, die Dekarbonisierung des Luftverkehrs weiter voranzutreiben. Zudem werden auch Wettbewerbsnachteile, die durch die Einbindung im EHS entstehen, abgeschwächt. Es ist zudem anzunehmen, dass durch eine flexible Weitergabe von ungenutzten Emissionsrechten durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU), wie sie die SWISS fordert, die Effizienz des Instruments steigt. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Anhang: Flughafen Zürich AG_Stellungnahme_CO2-Verordnung.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Über Eingabeportal des Bundes

Zürich-Flughafen, 1. Juli 2025

Vernehmlassung zur Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 – Stellungnahme Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 hat Herr Bundesrat Albert Rösti interessierte Kreise eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu beziehen. Die Flughafen Zürich AG ist Konzessionärin des Bundes und Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz mit über 30 Millionen Passagieren im Jahr. Die Minderung der Treibhausgasmissionen gehört zu den grossen Herausforderungen der Luftfahrtbranche. Neben der Senkung unserer eigenen Emissionen gegen netto null unterstützen wir unsere Partner, die Klimawirkung des Fliegens zu senken. Von der vorliegenden CO₂-Verordnung sehen wir im Luftfahrtbereich vor allem die Fluggesellschaften betroffen. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Stellungnahme unseres Drehkreuzanbieters Swiss International Air Lines (SWISS) und erlauben uns, im Folgenden auf die wesentlichsten Punkte einzugehen.

Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur bis 2040 ohne Kompensation. Gleichzeitig unterstützen wir jegliche Bestrebungen der Schweizer Luftfahrt das Ziel von netto-null Treibhausgasemissionen bis 2050 zu erreichen, insbesondere durch den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen.

Die Vernehmlassungsvorlage tangiert in der aktuellen Fassung den Betrieb und die Bemühungen zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur der Flughafen Zürich AG nicht direkt. Indirekt hat die Vernehmlassungsvorlage jedoch Auswirkungen, da einerseits die Aviatik im Allgemeinen und auch unsere Partner-Airlines direkt betroffen sind. Im Grundsatz begrüssen wir die Teilrevision mit der Festsetzung der detaillierten Regelungen, um auch ab 2026 ein mit der EU kompatibles Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) mit vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Mit dem Wegfall der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten ist jedoch von einer Verteuerung des EHS

auszugehen. Dies führt bei in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften zu zusätzlichen finanziellen Belastungen und somit einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber nicht-europäischen Mitbewerbern. Wir unterstützen deshalb die von der SWISS eingebrachten Anträge in Artikel 46f-h vollumfänglich. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen sowie sämtliche Begleitdokumentationen, die nach EU-Richtlinien zulässig sind, zu akzeptieren. Denn durch die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des EHS würde die Marktverfügbarkeit von SAF gefördert werden. Damit werden die dringend benötigten wichtigen Anreize geschaffen, die Dekarbonisierung des Luftverkehrs weiter voranzutreiben. Zudem werden auch Wettbewerbsnachteile, die durch die Einbindung im EHS entstehen, abgeschwächt. Es ist zudem anzunehmen, dass durch eine flexible Weitergabe von ungenutzten Emissionsrechten durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU), wie sie die SWISS fordert, die Effizienz des Instruments steigt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



David Karrer
Leiter Public Affairs



Andrew Karim
Stv. Leiter Public Affairs

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im Grundsatz begrüssen wir die Teilrevision mit der Festsetzung der detaillierten Regelungen, um auch ab 2026 ein mit der EU kompatibles Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) mit vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Mit dem Wegfall der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten ist jedoch von einer Verteuerung des EHS auszugehen. Dies führt bei in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften zu zusätzlichen finanziellen Belastungen und somit einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber nicht-europäischen Mitbewerbern. Wir unterstützen deshalb die von der SWISS eingebrachten Anträge in Artikel 46f-h vollumfänglich. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen sowie sämtliche Begleitdokumentationen, die nach EU-Richtlinien zulässig sind, zu akzeptieren. Denn durch die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des EHS würde die Marktverfügbarkeit von SAF gefördert werden. Damit werden die dringend benötigten wichtigen Anreize geschaffen, die Dekarbonisierung des Luftverkehrs weiter voranzutreiben. Zudem werden auch Wettbewerbsnachteile, die durch die Einbindung im EHS entstehen, abgeschwächt. Es ist zudem anzunehmen, dass durch eine flexible Weitergabe von ungenutzten Emissionsrechten durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU), wie sie die SWISS fordert, die Effizienz des Instruments steigt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Generell Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO2-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden. EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende

Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.



Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

2. Juli 2025

**Stellungnahme Greenpeace Schweiz zur Änderung der Verordnung über die
Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme.

Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt

Greenpeace Schweiz, Badenerstrasse 171, Postfach, 8036 Zürich
044 447 41 41, schweiz@greenpeace.org, greenpeace.ch, IBAN CH07 0900 0000 8000 6222 8



zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. Wyss".

Juliette Wyss
Political Campaigner

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profit für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

[Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert](#), dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KlG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Chronologische Detailkommentare

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller

¹ Bundesrat Röstli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))

der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielereichungsrechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Veraltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat.

Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratzuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den

Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr/t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe

gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: a. Lastwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder b. Sattelschlepper nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielereichungsrechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legifertiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).
Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

Titel	5 Menge der einem Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 46h kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Handelskammer beider Basel

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-System. Für die Bewertung der Treibhausgaseffizienz braucht es jedoch einen flexiblen Rahmen, der auch kantonale Zielvereinbarungen berücksichtigt. Der Methodenwechsel bei der CO-Abgabe ist nachvollziehbar, erfordert aber ergänzende Kompensationsmöglichkeiten. EHS-Einnahmen sollen sektorspezifisch und auch für Betriebs- und Produktionskosten der Dekarbonisierung eingesetzt werden. Versorgungssicherheit als Voraussetzung für Erreichung des Netto-Null-Ziels. Die Handelskammer beider Basel (HKBB) betont, dass eine sichere, bezahlbare und klimaneutrale Stromversorgung eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels ist. Der zunehmende Ersatz fossiler Energieträger durch Elektrizität – insbesondere im Industrie- und Gebäudesektor – wird den Strombedarf auch in unserer Region deutlich erhöhen. Die dafür nötige Infrastruktur und Verfügbarkeit müssen mit höchster Priorität sichergestellt werden. Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der Region Basel schützen Die Region Basel beheimatet viele energieintensive und exportorientierte Unternehmen. Diese sind durch die geplanten Kürzungen der kostenlosen Emissionszuteilungen und strengere Benchmarks besonders betroffen. Die HKBB fordert daher Rahmenbedingungen, die: Planungssicherheit bieten, technologische Entwicklungspfade und sektorale Gegebenheiten berücksichtigen, und ausreichend Flexibilität bei der Wahl der Dekarbonisierungsinstrumente auf nationaler wie auch kantonaler Ebene ermöglichen. Nur so bleibt die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie gewahrt und der Standort Basel weiterhin attraktiv. Fazit Die Handelskammer beider Basel unterstützt die ambitionierten Klimaziele der Schweiz. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region zu sichern und die Dekarbonisierung erfolgreich umzusetzen, sind praxistaugliche und wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen notwendig. Flexibilität, Sektorfokus und die Anerkennung regionaler Besonderheiten müssen im Zentrum der Revision der CO-Verordnung stehen. Detailbemerkungen Für weiterführende Detailbemerkungen verweist die HKBB auf die Stellungnahme von economiesuisse, welcher sie sich im Übrigen anschließt.

Anhang: 20250702 Stellungnahme HKBB_Revision CO2-Verordnung.pdf

Stellungnahme

Basel, 2. Juli 2025

zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) und dessen Anbindung an das EU-System. Für die Bewertung der Treibhausgaseffizienz braucht es jedoch einen flexiblen Rahmen, der auch kantonale Zielvereinbarungen berücksichtigt. Der Methodenwechsel bei der CO₂-Abgabe ist nachvollziehbar, erfordert aber ergänzende Kompensationsmöglichkeiten. EHS-Einnahmen sollen sektorspezifisch und auch für Betriebs- und Produktionskosten der Dekarbonisierung eingesetzt werden.

Versorgungssicherheit als Voraussetzung für Erreichung des Netto-Null-Ziels

Die Handelskammer beider Basel (HKBB) betont, dass eine sichere, bezahlbare und klimaneutrale Stromversorgung eine zentrale Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels ist. Der zunehmende Ersatz fossiler Energieträger durch Elektrizität – insbesondere im Industrie- und Gebäudesektor – wird den Strombedarf auch in unserer Region deutlich erhöhen. Die dafür nötige Infrastruktur und Verfügbarkeit müssen mit höchster Priorität sichergestellt werden.

Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der Region Basel schützen

Die Region Basel beheimatet viele energieintensive und exportorientierte Unternehmen. Diese sind durch die geplanten Kürzungen der kostenlosen Emissionszuteilungen und strengere Benchmarks besonders betroffen. Die HKBB fordert daher Rahmenbedingungen, die:

- **Planungssicherheit** bieten,
- **technologische Entwicklungspfade** und **sektorale Gegebenheiten** berücksichtigen,
- und **ausreichend Flexibilität** bei der Wahl der Dekarbonisierungsinstrumente auf nationaler wie auch kantonaler Ebene ermöglichen.

Nur so bleibt die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie gewahrt und der Standort Basel weiterhin attraktiv.

Faire und flexible Bewertung der Treibhausgaseffizienz

Die derzeit vorgesehene ausschliessliche Verknüpfung von Zielvereinbarungen mit dem Bund zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz greift in der Praxis zu kurz. Viele Unternehmen

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

operieren mit mehreren Standorten und verschiedenen Vereinbarungen auf kantonaler Ebene. Die HKBB fordert deshalb:

- Die **Anerkennung kantonaler Zielvereinbarungen und anderer geeigneter Instrumente**,
- Eine **differenzierte Bewertung** auf Anlagen- oder Standortebebene,
- Eine **Vermeidung von Benachteiligungen** einzelner Standorte innerhalb eines Unternehmens.

Diese Flexibilisierung fördert die Eigenverantwortung, berücksichtigt regionale Realitäten und stärkt die Umsetzungsfähigkeit klimapolitischer Massnahmen.

Zweckgerichtete Verwendung der EHS-Versteigerungserlöse

Die HKBB begrüsst, dass die Einnahmen aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig gezielt für klimafreundliche Investitionen eingesetzt werden. Wir fordern jedoch ausdrücklich:

- Eine **vollständig sektorspezifische Verwendung** dieser Mittel,
- Die **Einbeziehung von Betriebs- und Unterhaltskosten** in die förderfähigen Ausgaben.

Insbesondere CO₂-intensive Branchen sind auf eine langfristige und wirtschaftlich tragfähige Unterstützung angewiesen. Die reine Förderung von Investitionen greift zu kurz – nachhaltige Transformation benötigt auch eine **Abfederung der dauerhaft höheren Betriebskosten** neuer Technologien. Die Zweckentfremdung der EHS-Erlöse im Bereich Luftfahrt, wie es das Entlastungspaket 27 vorsieht, widerspricht dem Prinzip einer Lenkungsabgabe und ist daher abzulehnen.

Fazit

Die Handelskammer beider Basel unterstützt die ambitionierten Klimaziele der Schweiz. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region zu sichern und die Dekarbonisierung erfolgreich umzusetzen, sind praxistaugliche und wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen notwendig. Flexibilität, Sektorfokus und die Anerkennung regionaler Besonderheiten müssen im Zentrum der Revision der CO₂-Verordnung stehen.

Detailbemerkungen

Für weiterführende Detailbemerkungen verweisen wir auf die Stellungnahme von economiesuisse, welcher wir uns im Übrigen anschliessen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-System. Zweckgerichtete Verwendung der EHS-Versteigerungserlöse Die HKBB begrüßt, dass die Einnahmen aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig gezielt für klimafreundliche Investitionen eingesetzt werden. Wir fordern jedoch ausdrücklich: - Eine vollständig sektorspezifische Verwendung dieser Mittel, - Die Einbeziehung von Betriebs- und Unterhaltskosten in die förderfähigen Ausgaben. Insbesondere CO-intensive Branchen sind auf eine langfristige und wirtschaftlich tragfähige Unterstützung angewiesen. Die reine Förderung von Investitionen greift zu kurz – nachhaltige Transformation benötigt auch eine Abfederung der dauerhaft höheren Betriebskosten neuer Technologien.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Faire und flexible Bewertung der Treibhausgaseffizienz Die derzeit vorgesehene ausschliessliche Verknüpfung von Zielvereinbarungen mit dem Bund zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz greift in der Praxis zu kurz. Viele Unternehmen operieren mit mehreren Standorten und verschiedenen Vereinbarungen auf kantonomer Ebene. Die HKBB fordert deshalb: - Die Anerkennung kantonomer Zielvereinbarungen und anderer geeigneter Instrumente, - Eine differenzierte Bewertung auf Anlagen- oder Standortebene, - Eine Vermeidung von Benachteiligungen einzelner Standorte innerhalb eines Unternehmens. Diese Flexibilisierung fördert die Eigenverantwortung, berücksichtigt regionale Realitäten und stärkt die Umsetzungsfähigkeit klimapolitischer Massnahmen.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die Zweckentfremdung der EHS-Erlöse im Bereich Luftfahrt, wie es das Entlastungspaket 27 vorsieht, widerspricht dem Prinzip einer Lenkungsabgabe und ist daher abzulehnen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

InteressenGemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: IGEB Stellungnahme CO2_27. Juni 2025.pdf

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt BAFU
3003 Bern

Elektronisch an: vn-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 27. Juni 2025

Stellungnahme zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 25. März 2025 eröffnete Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche per 1. Januar 2026 in Kraft tritt.

Die Interessengemeinschaft der energieintensiven Branchen unseres Landes (IGEB) repräsentiert rund 16.4% Prozent der Strom- und 15.8 Prozent des Gasendverbrauchs der Schweizer Industrie, was rund 5 Prozent des Strom- und 5.4 Prozent der Erdgasverbrauchs der Schweiz entspricht. Die IGEB vertritt jene Branchen und Betriebe, bei welchen der Energiekostenanteil gemessen an der Bruttowertschöpfung besonders hoch ist und die Strom- sowie Gasendpreise im internationalen Standortwettbewerb dementsprechend existentielle Bedeutung haben. In der IGEB sind die Branchenverbände der Papier-, Karton-, Folien-, Glas-, Ziegel-, Zement- und Gieserei-Industrie sowie Einzelbetriebe der Stahl-, Chemie-, Holzfaser- und Gasindustrie vereinigt.

Für die Möglichkeit, Ihnen unsere Position und Überlegungen darlegen zu können, möchten wir uns bedanken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und unterbreiten Ihnen unsere Anliegen.

Wichtigste Punkte

1. Wir begrüßen die Weiterentwicklung des EHS in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz.

2. Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, braucht es zielgerichtete Massnahmen pro Sektor wie beispielsweise Grenzausgleichsmassnahmen für Zement.
3. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel müssen ferner vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden.
4. Darüber hinaus fordern wir, dass die geäußneten Mittel nicht ausschliesslich für die Investitions-, sondern auch für die Betriebs- und somit höheren Produktionskosten eingesetzt werden können.
5. Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingend auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für CO₂-Intensität von Brennstoffen umfassen.

A. Allgemeine Anmerkungen

Die IGEB begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) im Gleichschritt mit dem EU-ETS. Gewisse Anpassungsvorschläge in der Verordnung beurteilen wir jedoch kritisch, wie wir unten ausführen.

Investitionssicherheit zentral

Die Erreichung des Netto-Null-Ziels bis ins Jahr 2050 ist für die energieintensive Industrie eine Herausforderung. Um das ambitionierte Ziel erreichen zu können, sind z.B. pro Zementwerk Investitionen in CO₂-Abscheidungstechnologien von mehreren hundert Millionen Franken erforderlich. Eine solche Investition kann aus unternehmerischer Sicht nur dann getätigt werden, wenn Sicherheit in Bezug auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort Schweiz und somit Investitionssicherheit besteht. Dazu gehören unter anderem eine leistungsfähige Transportinfrastruktur und das Vorhandensein von genügend CO₂-freier Energie zu attraktiven Preisen.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen

Die Unternehmen der IGEB sind zudem auch auf international konkurrenzfähige Rahmenbedingungen angewiesen. Derzeit sind Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weniger strikten Klimaregulierungen unterworfen als Unternehmen innerhalb der EU und der Schweiz. Bei energie- und CO₂-intensiven Unternehmen ergeben sich dadurch teils sehr verzerrte Wettbewerbsbedingungen gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern. Ohne adäquate Ausgleichsmassnahmen bspw. für Zement wird ein Teil unserer energieintensiven Industrie in der Schweiz zukünftig nicht mehr wettbewerbsfähig sein. In der Folge müsste im Fall der Zementindustrie die CO₂-intensive Klinkerproduktion ins Ausland ausgelagert werden – was in keiner Weise einer kohärenten Klimapolitik entspricht und wodurch wertvolle Entsorgungsprozesse, z.B. für PFAS-belastete Abfälle, wegfallen würden.

EHS-Erlöse zurück in die Industrie

Wie oben dargelegt sind zur Realisierung der für die Dekarbonisierung erforderlichen Technologien in den kommenden zehn Jahren massive Investitionen notwendig. Es ist daher grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden.

Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für:

- Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, und
- Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlage leisten.

Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (vgl. Art. 37b Abs. 5 CO₂-Gesetz i.V.m. Art. 127k Abs. 2 CO₂-Verordnung). Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind.

EHS-Erlöse auch für Betriebskosten

Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Die im Sommer 2023 veröffentlichte Studie von Deutsche Energie-Agentur GmbH (DENA) und BAK Basel im Auftrag des BAFU («Carbon Capture & Storage (CCS) – Kostenschätzung für ein CCS-System für die Schweiz bis 2050») zeigt deutlich auf; dass bei der Abscheidung 70 Prozent der Kosten auf den Betrieb (OPEX) und 30 Prozent auf die Investition (CAPEX) entfallen. So sind die CO₂-Abscheidung oder der Einsatz alternativer Energieträger im laufenden Betrieb deutlich teurer als herkömmliche Lösungen. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. In vielen Ländern werden deshalb längst nicht nur Investitionen, sondern auch Betriebskosten unterstützt.

Darüber hinaus erschwert eine rein investitionsbezogene Förderung die Wahl der optimalen Technologie. Einige klimafreundliche Optionen sind in der Anschaffung zwar günstiger, verursachen aber im Betrieb höhere Kosten – und umgekehrt. Eine Berücksichtigung der Betriebskosten in der Förderung schafft hier die nötige Technologieoffenheit und erlaubt es den Unternehmen, die für ihren Standort beste Lösung zu wählen. Aus diesem Grund empfehlen wir nachdrücklich, diese Ausführungsbestimmung bei der nächstmöglichen Gelegenheit in diesem Sine anzupassen.

Nicht zuletzt schafft eine umfassende Förderpolitik Planungssicherheit und Vertrauen. Nur wenn Unternehmen sicher sein können, dass auch die laufenden Mehrkosten zumindest teilweise aufgefangen werden, sind sie bereit, rasch und entschlossen in klimafreundliche Produktionsprozesse zu investieren. Dies beschleunigt die Transformation und vermeidet Verzögerungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die Tatsache, dass die betroffenen Unternehmen diese Mittel äufnen und damit diesbezüglich keine Mittelkonkurrenz bei öffentlichen Geldern für diesen Transformationsprozess entsteht, unterstreicht dieses Anliegen zusätzlich.

Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten somit vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten.

Zu den einzelnen Artikeln nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

B. Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 46 Abs 1^{bis}

Gemäss Erläuterung zu Art. 46 Abs. 1bis (S. 7) soll die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten um 20 % gesenkt werden, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Zur Bemessung der individuellen Treibhausgas-effizienz wird vorgeschlagen, auf die Zielvereinbarungen mit dem Bund abzustützen.

Wir verstehen die Neuregelung in Art. 46 Abs. 1^{bis} so, dass sich die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten ausschliesslich auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränkt. Eine Kürzung der Zuteilung auf Basis der Zielvereinbarung zur CO₂-Intensität von Brennstoffen lehnen wir kategorisch ab.

Art. 146ah

Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vernehmlassungsvorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.

Wir erachten diesen Umstand insbesondere im Hinblick auf eine seriöse Budgetierung der Kosten als sehr unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Anhang 9 Ziffer 1 und 2 (Allgemein)

Die Aussage «Für das EHS der EU wurden die 52 bestehenden Produktebenchmarks in einem aufwändigen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Industrie ausgearbeitet» (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11) erachten wir als nicht korrekt und kritisieren sie deshalb in dieser Form deutlich. Gemäss unseren Informationen gab es keine Zusammenarbeit zwischen EU-Behörden und der Industrie. Vielmehr war es eine einseitige Aufforderung zur Datenlieferung ohne einen damit verbundenen fachlichen Austausch bzw. einer Zusammenarbeit.

Anhang 9 Ziffer 1.7

Wird innerhalb eines Zuteilungselements mit Produktbenchmark genutzte Wärme von Dritten ausserhalb des EHS importiert, stammt sie aus der Herstellung von Salpetersäure oder wird sie durch den Einsatz von Kernenergie erzeugt, so wird die nach dem Produktbenchmark berechnete Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte um diese Wärmemenge, multipliziert mit dem Wärmebenchmark von (...) Emissionsrechten pro TJ, reduziert.

Ein Teil unserer Mitgliedfirmen bezieht Wärme aus Kernenergie und wird stark benachteiligt, da ihre Zuteilungen entsprechend reduziert werden, obwohl sie dadurch sehr CO₂ arm sind. Das widerspricht der aktuellen Politik die AKW's betriebsorientiert weiter laufen zu lassen. Die Nutzung der Wärme ist CO₂ neutral und fördert die Zielerreichung der Senkung des CO₂ Ausstosses massiv. Weiter wurden hierzu in der Vergangenheit massive Investitionen getätigt. Eine Benachteiligung der bestehenden Wärmeverbunde aus Kernenergie erachten wir als nicht fair.

Für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen vielmals.

Freundliche Grüsse



Stephan Sollberger
Präsident



Carla Hirschburger
Geschäftsleiterin

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-

Die IGEB begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) im Gleichschritt mit dem EU-ETS. Gewisse Anpassungsvorschläge in der Verordnung beurteilen wir jedoch kritisch, wie wir unten ausführen.

EHS-Erlöse zurück in die Industrie

Wie oben dargelegt sind zur Realisierung der für die Dekarbonisierung erforderlichen Technologien in den kommenden zehn Jahren massive Investitionen notwendig. Es ist daher grundsätzlich sehr zu begrüssen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden. Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für:

Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration

in der Atmosphäre ergeben können, und

Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser

Anlage leisten.

Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (vgl. Art. 37b Abs. 5 CO₂-Gesetz i.V.m. Art. 127k Abs. 2 CO₂-Verordnung). Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind.

EHS-Erlöse auch für Betriebskosten

Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EULändern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Die im Sommer 2023 veröffentlichte Studie von Deutsche Energie-Agentur GmbH (DENA) und BAK Basel im Auftrag des BAFU («Carbon Capture & Storage (CCS) – Kostenschätzung für ein CCS-System für die Schweiz bis 2050») zeigt deutlich auf, dass bei der Abscheidung 70 Prozent der Kosten auf den Betrieb (OPEX) und 30 Prozent auf die Investition (CAPEX) entfallen. So sind die CO-Abscheidung oder der Einsatz alternativer Energieträger im laufenden Betrieb deutlich teurer als herkömmliche Lösungen. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. In vielen Ländern werden deshalb längst nicht nur Investitionen, sondern auch Betriebskosten unterstützt.

Darüber hinaus erschwert eine rein investitionsbezogene Förderung die Wahl der optimalen Technologie. Einige klimafreundliche Optionen sind in der Anschaffung zwar günstiger, verursachen aber im Betrieb höhere Kosten – und umgekehrt. Eine Berücksichtigung der Betriebskosten in der Förderung schafft hier die nötige Technologieoffenheit und erlaubt es den Unternehmen, die für ihren Standort beste Lösung zu wählen. Aus diesem Grund empfehlen wir nachdrücklich, diese Ausführungsbestimmung bei der nächstmöglichen Gelegenheit in diesem Sinne anzupassen. Nicht zuletzt schafft eine umfassende Förderpolitik Planungssicherheit und Vertrauen. Nur wenn Unternehmen sicher sein können, dass auch die laufenden Mehrkosten zumindest teilweise aufgefangen werden, sind sie bereit, rasch und entschlossen in klimafreundliche Produktionsprozesse zu investieren. Dies beschleunigt die Transformation und vermeidet Verzögerungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die Tatsache, dass die betroffenen Unternehmen diese Mittel äufnen und damit diesbezüglich keine Mittelkonkurrenz bei öffentlichen Geldern für diesen Transformationsprozess entsteht, unterstreicht dieses Anliegen zusätzlich. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten somit vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Gemäss Erläuterung zu Art. 46 Abs. 1bis (S. 7) soll die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten um 20 % gesenkt werden, wenn die individuelle Treibhausgaseffizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Zur Bemessung der individuellen Treibhausgaseffizienz wird vorgeschlagen, auf die Zielvereinbarungen mit dem Bund abzustützen. Wir verstehen die Neuregelung in Art. 46 Abs. 1bis so, dass sich die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten ausschliesslich auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränkt. Eine Kürzung der Zuteilung auf Basis der Zielvereinbarung zur CO2-Intensität von Brennstoffen lehnen wir kategorisch ab.

Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vernehmlassungsvorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Wir erachten diesen Umstand insbesondere im Hinblick auf eine seriöse Budgetierung der Kosten als sehr unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Anhang 9 Ziffer 1 und 2 (Allgemein) Die Aussage «Für das EHS der EU wurden die 52 bestehenden Produktebenchmarks in einem aufwändigen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Industrie ausgearbeitet» (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11) erachten wir als nicht korrekt und kritisieren sie deshalb in dieser Form deutlich. Gemäss unseren Informationen gab es keine Zusammenarbeit zwischen EU-Behörden und der Industrie. Vielmehr war es eine einseitige Aufforderung zur Datenlieferung ohne einen damit verbundenen fachlichen Austausch bzw. einer Zusammenarbeit.

Titel	1.7
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wird innerhalb eines Zuteilungselements mit Produktbenchmark genutzte Wärme von Dritten ausserhalb des EHS importiert, stammt sie aus der Herstellung von Salpetersäure oder wird sie durch den Einsatz von Kernenergie erzeugt, so wird die nach dem Produktbenchmark berechnete Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte um diese Wärmemenge, multipliziert mit dem Wärmebenchmark von (...) Emissionsrechten pro TJ, reduziert. Ein Teil unserer Mitgliedfirmen bezieht Wärme aus Kernenergie und wird stark benachteiligt, da ihre Zuteilungen entsprechend reduziert werden, obwohl sie dadurch sehr CO2 arm sind. Das widerspricht der aktuellen Politik die AKW's Betriebsorientiert weiter laufen zu lassen. Die Nutzung der Wärme ist CO2 neutral und fördert die Zielerreichung der Senkung des CO2 Ausstosses massiv. Weiter wurden hierzu in der Vergangenheit massive Investitionen getätigt. Eine Benachteiligung der bestehenden Wärmeverbunde aus Kernenergie erachten wir als nicht fair.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	En conclusion, l'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s est en faveur de la révision proposée de l'Ordonnance, qui constitue un premier pas vers l'adoption d'un cadre légal en adéquation avec les objectifs adoptés par la Suisse. L'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s regrette toutefois, une nouvelle fois, son absence d'ambition et invite vivement le Conseil fédéral à intégrer ses différentes suggestions dans cette révision afin de se mettre - a minima - au diapason avec les Etats voisins et l'UE conformément à ses engagements climatiques. L'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s rappelle à cet égard au Conseil fédéral son obligation d'agir de façon conforme au principe du « niveau d'ambition le plus élevé » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), qui impose de revoir plusieurs aspects de l'OCO2. Introduction En préambule, notre association rappelle qu'elle a déposé le 17 octobre 2024 une prise de position détaillée à la suite de la consultation relative à la précédente révision de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO2 (ci-après : OCO2 ou l'Ordonnance). La révision qui fait l'objet de la présente consultation se limitant à des thématiques déterminées et parfois à des points techniques de détail, notre association persiste à relever le manque général d'ambition de l'OCO2, qui n'exploite pas l'intégralité de la marge de manoeuvre légale que la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO2 (ci-après : Loi sur le CO2)¹ lui ménage, notamment s'agissant de la part de réduction à réaliser en Suisse et des objectifs sectoriels intermédiaires (art. 2a et 3) ainsi que de l'absence de portée contraignante et du manque de contrôle et de publicité des instruments de protection visant à conclure des programmes de réduction (art. 66 à 78). Cette attitude générale est inquiétante dans la mesure où, comme le Groupe d'expert.e.s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après : GIEC) l'a rappelé, il ne reste que quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accroissement du réchauffement climatique². Ainsi, dans son arrêt Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse³, la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après : CourEDH) a relevé que la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en oeuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique. Elle a également souligné que les Etats bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil des Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la mise en oeuvre de l'arrêt précité, l'Office fédéral de la Justice (ci-après : OFJ) met

largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses⁴. Il est donc essentiel que cette ordonnance se donne les moyens de respecter les ambitions annoncées. Finalement, notre association relève que la présente modification vise à aligner les prescriptions suisses sur le cadre européen (ci-après : UE), mais que cet alignement demeure regrettamment partiel, comme en témoignent notamment les prescriptions concernant les véhicules lourds (cf. section 1 infra), ainsi que l'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations (cf. section 2 infra), pour les exploitants d'aéronefs (cf. section 3 infra), et enfin les émissions du transport maritime (cf. section 4 infra). Nous tenons également à rappeler que les réglementations de l'UE constituent un socle minimal commun. Or, la Suisse, qui s'est dotée d'objectifs climatiques plus ambitieux que bon nombre d'États membres, doit viser plus haut et devrait mettre en oeuvre sans délai des mesures à l'échelle de l'urgence climatique.

Sonstiges:

4. Émissions du transport maritime

Le transport maritime est un grand émetteur de CO₂ générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO₂ en 2021)²⁴.

Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO₂ ni dans

l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif²⁵, alors

que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et

océans à travers le monde²⁶.

Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier

2024, en vertu de la directive SEQE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant

du transport maritime dans le SEQE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue

également aux objectifs climatiques de l'UE²⁷.

Association des Juristes
Progressistes Vaudois·es
Clémence Demay
et Chloé F. Smith
Case postale 6569
1002 Lausanne
info@jpvd.ch

Le chef du Département
fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)

Monsieur Albert Rösti

Office fédéral de
l'environnement, OFEV
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Par courriel uniquement :
vnl-klima@bafu.admin.ch

Lausanne, le 1er juillet 2025

**Concerne : Procédure de consultation sur la révision de l'ordonnance sur le CO2
avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026 (2025/22)**

Monsieur le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication, Monsieur le Conseiller fédéral,

L'association des Juristes Progressistes Vaudois·es a notamment pour but de
défendre les droits et les libertés démocratiques, l'accès de tous les justiciables
aux tribunaux et aux instances administratives, l'égalité entre hommes et femmes,
ainsi que la solidarité avec les plus démunis·e-s. Ces derniers sont et continueront

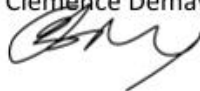
à être les personnes les plus touchées par le dérèglement climatique. Pour réaliser ces buts, l'association des Juristes progressistes vaudois-es intervient notamment sur le plan législatif.

L'association des Juristes Progressistes Vaudois-es vous prie de trouver ci-joint sa prise de position sur l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO2.

Nous vous remercions de l'attention portée à ces lignes et vous prions de croire, Monsieur le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre plus haute considération.

Pour le Comité des JPV

Clémence Demay et Chloé F. Smith



Introduction

En préambule, notre association rappelle qu'elle a déposé le 17 octobre 2024 une prise de position détaillée à la suite de la consultation relative à la précédente révision de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : OCO₂ ou l'Ordonnance). La révision qui fait l'objet de la présente consultation se limitant à des thématiques déterminées et parfois à des points techniques de détail, notre association persiste à relever le manque général d'ambition de l'OCO₂, qui n'exploite pas l'intégralité de la marge de manœuvre légale que la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (ci-après : Loi sur le CO₂)¹ lui ménage, notamment s'agissant de la part de réduction à réaliser en Suisse et des objectifs sectoriels intermédiaires (art. 2a et 3) ainsi que de l'absence de portée contraignante et du manque de contrôle et de publicité des instruments de protection visant à conclure des programmes de réduction (art. 66 à 78).

Cette attitude générale est inquiétante dans la mesure où, comme le Groupe d'expert·e·s intergouvernemental sur l'évolution du climat (ci-après : GIEC) l'a rappelé, il ne reste que quelques années à nos sociétés pour infléchir la courbe de l'accentuation du réchauffement climatique². Ainsi, dans son arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*³, la Cour européenne des droits de l'homme (ci-après : CourEDH) a relevé que **la Suisse a l'obligation positive de protéger la santé des personnes placées sous sa responsabilité et de mettre en œuvre des mesures suffisantes de lutte contre le changement climatique**. Elle a également souligné que les Etats bénéficient d'une marge d'appréciation réduite en ce qui concerne leur engagement à lutter contre le changement climatique, ses effets néfastes et la fixation de buts et d'objectifs à cet égard. Or, dans son bilan d'action à l'attention du Conseil des Ministres du 27 septembre 2024, relatif à la

¹ RO 2024 376.

² IPCC Summary for policymakers, 6th Assessment Report, GIEC, p. 30, disponible sous https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM.pdf (consulté le 11.06.2025).

³ CourEDH, Arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse* du 9 avril 2024, requête n°53600/20 (ci-après : CourEDH, Arrêt *KlimaSeniorinnen*).

mise en œuvre de l'arrêt précité, l'**Office fédéral de la Justice (ci-après : OFJ) met largement en avant le rôle que jouera la présente ordonnance dans le respect des objectifs climatiques suisses**⁴. Il est donc essentiel que cette ordonnance se donne les moyens de respecter les ambitions annoncées.

Finalement, notre association relève que la présente modification vise à aligner les prescriptions suisses sur le cadre européen (ci-après : UE), mais que cet alignement demeure regrettablement partiel, comme en témoignent notamment les prescriptions concernant les véhicules lourds (cf. section 1 *infra*), ainsi que l'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations (cf. section 2 *infra*), pour les exploitants d'aéronefs (cf. section 3 *infra*), et enfin les émissions du transport maritime (cf. section 4 *infra*).

Nous tenons également à rappeler que les réglementations de l'UE constituent un socle minimal commun. Or, la Suisse, qui s'est dotée d'objectifs climatiques plus ambitieux que bon nombre d'États membres, doit viser plus haut et devrait mettre en œuvre sans délai des mesures à l'échelle de l'urgence climatique.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

Notre association salue l'alignement sur les règles de l'UE proposé par la révision s'agissant de la fixation des valeurs cibles pour les véhicules lourds. Cela étant, elle rappelle que le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années⁵, alors que le transport de personnes et

⁴ Conseil fédéral, Bilan d'action du 27 septembre 2024 ; CourEDH, Arrêt KlimaSeniorinnen, p. 4 et 5, <https://rm.coe.int/0900001680b1ddd9>, (consulté le 01.06.2025).

⁵ – 8 % seulement vs – 44 % pour le bâtiment et – 23 % pour l'industrie mais le plus émetteur selon Inventaire gaz à effet de serre 2022 (13,7 millions de tonnes d'éq.-CO₂) (Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre.html> (consulté le 11.06.2025)).

de marchandises génère la plus grande partie des émissions⁶. Le Conseil fédéral a souligné l'urgence à agir concernant le trafic routier⁷ et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait consentir des efforts conséquents⁸. Dans ce contexte, fixer des valeurs cibles s'appliquant aux véhicules est insuffisant tant que **la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre de nouveaux véhicules à moteur thermique pouvant être introduits sur le marché, carence à laquelle il conviendrait de remédier**. En outre, on notera que l'UE a déjà renforcé les règles applicables aux véhicules lourds avec son Règlement (UE) 2024/1610⁹, qui n'est toutefois pas pris en compte dans la présente révision. Ce règlement, qui modifie le Règlement (UE) 2019/1242¹⁰, couvre désormais une part bien plus importante des émissions des véhicules utilitaires lourds, en intégrant les camions moyens, les autobus urbains, les autocars ainsi que les remorques. Il fixe également des objectifs révisés nettement plus ambitieux, visant des réductions de CO₂ de 45 % d'ici à 2030, 65 % d'ici à 2035, et 90 % d'ici à 2040. Dans ce contexte, il est indispensable que la Suisse révise à la hausse ses propres objectifs et s'aligne concrètement avec l'UE, d'autant plus que les valeurs cibles actuellement prévues - soit une réduction de 15 % jusqu'en 2029, puis de 30 % dès 2030 pour les véhicules lourds (art. 10, al. 2 LCO₂), à l'instar de l'objectif sectoriel de moins 25 % pour les transports (art. 3 OCO₂) - restent insuffisantes au regard des engagements de réduction globaux imposés

⁶ Émissions de gaz à effet de serre générées par les transports, <http://bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/etat/donnees/inventaire-gaz-effet-serre/transports.html> (consulté le 17.06.2025).

⁷ Message concernant le plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le crédit d'engagement et la modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, 22 février 2023, FF 2023 865, p. 17, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2023/865/fr> (consulté le 11.06.2025).

⁸ International Energy Agency, Energy Policy Review Switzerland, 2023 Review, p. 9, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/b6451900-e6ef-45a8-922d-117520e09a82/Switzerland2023.pdf>, consulté le 12.10.24).

⁹ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019, établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 ainsi que la directive 96/53/CE, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 198, 25 juillet 2019, p. 202-240.

¹⁰ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

par l'Accord de Paris. Nous rappelons, à cet égard, que l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV) avait déjà évoqué l'intention d'aligner les valeurs suisses sur celles en vigueur dans l'UE¹¹. Or, le Règlement (UE) 2024/1610 est applicable depuis le 1^{er} juillet 2024. L'ensemble des conditions nécessaires pour mettre en œuvre sans délai les mêmes valeurs cibles sont donc remplies pour la Suisse également, d'autant qu'il n'existe aucune obligation de se limiter aux exigences minimales européennes. Au contraire, la situation climatique actuelle justifie pleinement l'adoption d'objectifs plus ambitieux, que la Suisse est tout à fait en mesure d'instaurer et de mettre en œuvre. Chaque année de retard accroît la difficulté de compenser les effets cumulatifs des émissions de CO₂. Il n'y a dès lors aucune justification pour reporter davantage une prise de position ambitieuse sur ce point. Pour cette raison, nous soutenons pleinement la proposition de l'Alliance climatique, qui recommande de soumettre dans les meilleurs délais une révision de l'art. 10, al. 2, let. b LCO₂. Nous suggérons également d'introduire des réductions ambitieuses pour les périodes 2035 et 2040, correspondant *a minima* à la trajectoire européenne.

Enfin, il convient de souligner que l'objectif de réduction de 57 % des émissions dans le secteur des transports d'ici à 2040 (art. 4, al. 1, let. b, ch. 1 de la loi sur le climat et de l'innovation (ci-après : LCI)) ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts majeurs - lesquels ne sont en rien reflétés dans la présente modification de l'OCO₂.

2. Echange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations

Le système d'attribution gratuite de droits d'émission, initialement conçu pour éviter la fuite de carbone et la délocalisation des industries à forte intensité d'émissions, constitue une mesure transitoire appelée à disparaître.

Or, dans sa forme actuelle, ce mécanisme présente des effets pervers : il permet à certains grands émetteurs de réaliser des économies substantielles, voire même de générer des

¹¹ OFEV, Révision de la loi sur le CO₂, Rapport explicatif du 17 décembre 2021.

bénéfices lorsque les allocations gratuites dépassent leurs émissions réelles. Une réduction rapide de ces allocations gratuites est donc indispensable pour garantir une véritable transition.

Dans ce contexte, la Suisse doit adopter une position ferme et agir sans délai pour supprimer ces allocations, au minimum dans les mêmes proportions que l'UE.

Il convient également de souligner que la réduction de seulement 20 % des droits d'émission gratuits, prévue à l'article 46 al. 1^{bis} de la modification de l'Ordonnance pour les exploitants ne respectant pas leur convention d'objectifs, pourrait être nettement durcie afin de renforcer l'effet incitatif et garantir un engagement des entreprises dans la réduction de leurs émissions.

Notre association relève en outre que le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire d'introduire l'obligation d'établir un plan de décarbonation, au motif que d'autres incitations prévues à l'article 5 de la LCI suffiraient à encourager les entreprises à l'élaboration de feuilles de route. Toutefois, une telle faculté ne saurait se substituer à une exigence contraignante, en cohérence avec la ligne suivie par l'UE.

Nous nous rallions donc à la proposition de l'Alliance Climatique, qui recommande de rendre obligatoire au minimum l'un des instruments existants : plan de décarbonation, feuille de route ou convention d'objectifs avec engagement de réduction.

Notre association salue finalement la proposition de révision de l'art. 96b de l'Ordonnance relative au remboursement de la taxe sur le CO₂ aux centrales thermiques à combustibles fossiles, en particulier le fait de prendre en compte le coût social du carbone dans le cadre du remboursement partiel de la taxe CO₂, et le fait que celui-ci soit fondé sur la quantité de combustibles effectivement utilisée. Elle estime en revanche qu'il est inadmissible que les deux seules centrales concrètement concernées par cette règle puissent bénéficier d'un financement de leur part non remboursée de la taxe sur le CO₂

par le biais d'une hausse de la redevance sur l'utilisation du réseau, en application de l'Ordonnance sur une réserve d'hiver (OIRH), faisant porter ce coût sur les utilisateurs.

C'est le lieu de relever que, de façon plus générale, l'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s, à l'instar de l'Alliance climatique et des Avocat.e.s pour le climat, déplore que la précédente révision de l'Ordonnance ait drastiquement abaissé à 2,25 % l'objectif de réduction des émissions à atteindre pour obtenir un remboursement de la taxe CO₂ (art. 66a OCO₂) qui était initialement fixé à 4,4%¹².

3. Echange de quotas d'émission pour les exploitants d'aéronefs

Comme relevé dans le chapitre premier, nous critiquons l'absence d'ambition de cette modification qui se contente de s'aligner sur le Règlement de l'UE, qui se veut un minimum, alors même qu'il conviendrait d'aller au-delà de ces quotas minimaux au vu de l'urgence des mesures à prendre pour contrer le dérèglement climatique.

Jusqu'en 2025, une certaine quantité de droits d'émission (cap, ou plafond) est attribuée gratuitement aux exploitant.e.s d'aéronefs et le reste est vendu aux enchères. Les droits d'émissions peuvent être négociés librement (*trade*). Un.e participant.e peut les remettre à l'autorité compétente pour couvrir ses émissions ou les vendre à d'autres participant.e.s. À compter de 2026, les droits d'émission ne seront plus attribués gratuitement et seront tous mis aux enchères¹³.

Bien que nous saluions la suppression des droits d'émissions gratuits dès 2026, nous regrettons que les recettes de ces mises aux enchères ne soient pas allouées davantage

¹² Alliance climatique, Communiqué de presse du 2 avril 2025, https://www.klima-allianz.ch/wp-content/uploads/20250402_MM_Ordonnance-sur-le-CO2.pdf (consulté le 11.06.2025).

¹³ Office fédéral de l'environnement (OFEV), 'Aviation' (BAFU/OFEN, 2024) <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/mesures-reduction/seqe/aviation.html> (consulté le 23.06.2025).

au financement de projets qui permettent à la Suisse de réduire le dépassement des différentes limites planétaires¹⁴, contrairement à ce que prévoit la législation européenne. En effet, la législation européenne met en place une obligation pour les États membres d'utiliser au moins 50% des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas et l'intégralité des recettes provenant des quotas délivrés pour l'aviation afin de mettre en œuvre des actions liées au climat et à l'énergie¹⁵. La plupart des pays européens dépassent ce seuil en investissant la quasi-totalité de leurs recettes afin de financer des projets environnementaux¹⁶. En effet, selon l'agence européenne de l'énergie en 2022, environ 76% de ces recettes allouées directement aux 27 États Membres de l'UE ont été investies dans des projets visant à réduire l'empreinte des États¹⁷. Qui plus est, depuis la révision¹⁸ de la directive SEQE¹⁹, les États membres ont accepté de dépenser toutes les recettes du SEQE de l'UE (ou un montant équivalent) afin de financer la transition écologique ainsi que des mesures sociales.

Au lieu d'augmenter l'allocation de ces recettes à des projets de type précité, le Rapport explicatif indique regrettamment qu'en raison de la réduction des droits d'émission mis aux enchères, ce qui réduit les recettes issues de la mise aux enchères dans le SEQE pour l'aviation, les moyens affectés à la promotion des mesures de réduction des émissions

¹⁴ Stockholm Resilience Centre, Planetary boundaries, Stockholm Resilience Centre, Planetary boundaries (consulté le 23.06.2025).

¹⁵ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil [2003] JO L275/32.

¹⁶ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 18.

¹⁷ Commission européenne, 'Revenues raised by the EU ETS' EU Monitor https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j4nvhd3k3hyd3q_j9vvik7m1c3gyxp/vm7ligff3vyx#:~:text=Revenues%20raised%20by%20the%20EU%20ETS&text=Of%20these%20EUR%2038.8%20billion,over%20the%202013%202020%20period (consulté le 23 juin 2025).

¹⁸ La législation originale a été modifiée à plusieurs reprises avec l'évolution du système. Les modifications les plus récentes ont été adoptées dans la directive (UE) 2023/958 et la directive (UE) 2023/959 dans le cadre de l'initiative de l'UE «Ajustement à l'objectif 55», qui vise à garantir que les politiques de l'UE sont conformes aux objectifs climatiques de la législation européenne et aux engagements pris dans le cadre du pacte vert pour l'Europe et de l'accord de Paris.

¹⁹ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil [2003] JO L275/32.

dans le secteur de l'aviation en vertu de l'art. 37a de la loi sur le CO₂ sont moins importants²⁰. Le Rapport explicatif précise également que *"vu les déficits du budget de la Confédération et le programme d'allègement des finances fédérales 2027 qui est prévu, il faut pour l'heure partir du principe que, pour compenser la moins-value, aucun fonds du budget général de la Confédération ne peut être mis à disposition sur la base de l'art. 103b de la loi fédérale sur l'aviation"*²¹. Notre Association, de concert avec l'Association des Juristes Progressistes Vaudois.e.s, s'inquiètent de ce résultat alors que l'urgence climatique commande aux Etats d'investir davantage dans ce type de projets afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre.

De surcroît, à l'instar de l'Association transports et environnement (ATE)²² et de l'Alliance climatique, notre association et celle des Juristes Progressiste Vaudois.e.s encouragent la mise en place d'un quota ambitieux en matière de carburants d'aviation durable (CAD), comme le kérosène synthétique - le mélange d'hydrogène et de dioxyde de carbone via l'électrolyse - fabriqué entièrement avec de l'énergie renouvelable²³.

4. Émissions du transport maritime

Le transport maritime est un grand émetteur de CO₂ générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO₂ en 2021)²⁴.

²⁰ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation, page 6.

²¹ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation, page 6.

²² Prise de position de l'Association transports et environnement (ATE), juin 2025.

²³ Institut Paul Scherrer PSI, Décoller avec du kérosène durable, 8 novembre 2024, <https://www.psi.ch/fr/news/psi-stories/decoller-avec-du-kerosene-durable> (consulté le 23.05.2025).

²⁴ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 8.

Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO₂, ni dans l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif²⁵, alors que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et océans à travers le monde²⁶.

Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier 2024, en vertu de la directive SEQE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans le SEQE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue également aux objectifs climatiques de l'UE²⁷.

5. Instrument de compensation et attestation

Notre association regrette que le Conseil fédéral n'ait pas proposé une révision des dispositions relatives à l'obligation de compenser les émissions de CO₂ générées avec des carburants fossiles qui épuise la marge de manœuvre que lui a laissée le législateur de façon conforme au principe du « *niveau d'ambition le plus élevé* » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris).

Par ailleurs, s'agissant de la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage à distance, notre association estime que la prise en compte de l'augmentation de la part de l'approvisionnement en chaleur d'origine renouvelable en raison du progrès technologique et de la probabilité du remplacement d'une installation doit se faire avec prudence. La législation suisse a en effet de façon générale une tendance

²⁵ Modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation.

²⁶ Public Eye, 'La flotte géante des négociants suisses en matières premières' (7 mars 2023) <https://www.publiceye.ch/fr/thematiques/negoce-de-matieres-premieres/la-flotte-geante-des-negociants-suisses-en-matieres-premieres> (consulté le 23 juin 2025).

²⁷ RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur le fonctionnement du marché européen du carbone en 2022, présenté conformément à l'article 10, paragraphe 5, et à l'article 21, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, du 31.10.2023, p. 8.

à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies, à l'exclusion d'une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique²⁸.

Conclusion

En conclusion, l'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s est en faveur de la révision proposée de l'Ordonnance, qui constitue un premier pas vers l'adoption d'un cadre légal en adéquation avec les objectifs adoptés par la Suisse.

L'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s regrette toutefois, une nouvelle fois, son absence d'ambition et invite vivement le Conseil fédéral à intégrer ses différentes suggestions dans cette révision afin de se mettre - *a minima* - au diapason avec les Etats voisins et l'UE conformément à ses engagements climatiques. L'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s rappelle à cet égard au Conseil fédéral son obligation d'agir de façon conforme au principe du « *niveau d'ambition le plus élevé* » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris), qui impose de revoir plusieurs aspects de l'OCO₂.

²⁸ E. Toulouse, La sobriété énergétique, une notion disruptive de plus en plus étudiée, Revue de l'Energie n°649, mars-avril 2020, <https://www.larevuedelenergie.com/wp-content/uploads/2020/05/649-Sobriete-energetique-notion-disruptive.pdf> (consulté le 11.06.2025).

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	1. Prescriptions concernant les émissions de CO2 des véhicules neufs Notre association salue l'alignement sur les règles de l'UE proposé par la révision s'agissant de la fixation des valeurs cibles pour les véhicules lourds. Cela étant, elle rappelle que le secteur des transports est celui dans lequel la réduction des émissions a le moins diminué au cours des dernières années⁵, alors que le transport de personnes et de marchandises génère la plus grande partie des émissions⁶. Le Conseil fédéral a souligné l'urgence à agir concernant le trafic routier⁷ et l'IEA a averti qu'afin d'atteindre ses objectifs, la Suisse devrait consentir des efforts conséquents⁸. Dans ce contexte, fixer des valeurs cibles s'appliquant aux véhicules est insuffisant tant que la législation suisse n'impose aucune limite quantitative du nombre de nouveaux véhicules à moteur thermique pouvant être introduits sur le marché, carence à laquelle il conviendrait de remédier. En outre, on notera que l'UE a déjà renforcé les règles applicables aux véhicules lourds avec son Règlement (UE) 2024/1610⁹, qui n'est toutefois pas pris en compte dans la présente révision. Ce règlement, qui modifie le Règlement (UE) 2019/1242¹⁰, couvre désormais une part bien plus importante des émissions des véhicules utilitaires lourds, en intégrant les camions moyens, les autobus urbains, les autocars ainsi que les remorques. Il fixe également des objectifs révisés nettement plus ambitieux, visant des réductions de CO₂ de 45 % d'ici à 2030, 65 % d'ici à 2035, et 90 % d'ici à 2040. Dans ce contexte, il est indispensable que la Suisse révise à la hausse ses propres objectifs et s'aligne concrètement avec l'UE, d'autant plus que les valeurs cibles actuellement prévues - soit une réduction de 15 % jusqu'en 2029, puis de 30 % dès 2030 pour les véhicules lourds (art. 10, al. 2 LCO), à l'instar de l'objectif sectoriel de moins 25 % pour les transports (art. 3 OCO) - restent insuffisantes au regard des engagements de réduction globaux imposés par l'Accord de Paris. Nous rappelons, à cet égard, que l'Office fédéral de l'environnement (ci-après : OFEV) avait déjà évoqué l'intention d'aligner les valeurs suisses sur celles en vigueur dans l'UE¹¹. Or, le Règlement (UE) 2024/1610 est applicable depuis le 1er juillet 2024. L'ensemble des conditions nécessaires pour mettre en oeuvre sans délai les mêmes valeurs cibles sont donc remplies pour la Suisse également, d'autant qu'il n'existe aucune obligation de se limiter aux exigences minimales européennes. Au contraire, la situation climatique actuelle justifie pleinement l'adoption d'objectifs plus ambitieux, que la Suisse est tout à fait en mesure d'instaurer et de mettre en oeuvre. Chaque année de retard accroît la difficulté de compenser les effets cumulatifs des émissions de CO₂. Il n'y a dès lors aucune justification pour reporter davantage une prise de position ambitieuse sur ce point. Pour cette raison, nous soutenons pleinement la proposition de l'Alliance

climatique, qui recommande de soumettre dans les meilleurs délais une révision de l'art. 10, al. 2, let. b LCO.

Nous suggérons également d'introduire des réductions ambitieuses pour les périodes 2035 et 2040, correspondant a minima à la trajectoire européenne.

Enfin, il convient de souligner que l'objectif de réduction de 57 % des émissions dans le secteur des transports d'ici à 2040 (art. 4, al. 1, let. b, ch. 1 de la loi sur le climat et de l'innovation (ci-après : LCI)) ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts majeurs - lesquels ne sont en rien reflétés dans la présente modification de l'OCO.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	2. Echange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations Le système d'attribution gratuite de droits d'émission, initialement conçu pour éviter la fuite de carbone et la délocalisation des industries à forte intensité d'émissions, constitue une mesure transitoire appelée à disparaître. Or, dans sa forme actuelle, ce mécanisme présente des effets pervers : il permet à certains grands émetteurs de réaliser des économies substantielles, voire même de générer des bénéfices lorsque les allocations gratuites dépassent leurs émissions réelles. Une réduction rapide de ces allocations gratuites est donc indispensable pour garantir une véritable transition. Dans ce contexte, la Suisse doit adopter une position ferme et agir sans délai pour supprimer ces allocations, au minimum dans les mêmes proportions que l'UE. Notre association relève en outre que le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire d'introduire l'obligation d'établir un plan de décarbonation, au motif que d'autres incitations prévues à l'article 5 de la LCI suffiraient à encourager les entreprises à l'élaboration de feuilles de route. Toutefois, une telle faculté ne saurait se substituer à une exigence contraignante, en cohérence avec la ligne suivie par l'UE. Nous nous rallions donc à la proposition de l'Alliance Climatique, qui recommande de rendre obligatoire au minimum l'un des instruments existants : plan de décarbonation, feuille de route ou convention d'objectifs avec engagement de réduction. C'est le lieu de relever que, de façon plus générale, l'association des Juristes Progressiste Vaudois.e.s, à l'instar de l'Alliance climatique et des Avocat.e.s pour le climat, déplore que la précédente révision de l'Ordonnance ait drastiquement abaissé à 2,25 % l'objectif de réduction des émissions à atteindre pour obtenir un remboursement de la taxe CO₂ (art. 66a OCO₂) qui était initialement fixé à 4,4%¹². Sonstiges: 4. Émissions du transport maritime Le transport maritime est un grand émetteur de CO₂ générant environ 3 % à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'UE (plus de 124 millions de tonnes de CO₂ en 2021)²⁴. Or, aucune mention du transport maritime ne se trouve dans la Loi sur le CO₂, ni dans l'Ordonnance. Aucune mention à cet égard ne se trouve dans le Rapport explicatif²⁵, alors que les entreprises suisses contrôlent aujourd'hui plus de 3600 navires sur les mers et océans à travers le monde²⁶. Nous regrettons vivement ce silence alors qu'en parallèle, l'UE a inclus, depuis janvier 2024, en vertu de la directive SEQUE révisée, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans le SEQUE de l'UE afin de garantir que ce secteur contribue également aux objectifs climatiques de l'UE²⁷.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Il convient également de souligner que la réduction de seulement 20 % des droits d'émission gratuits, prévue à l'article 46 al. 1bis de la modification de l'Ordonnance pour les exploitants ne respectant pas leur convention d'objectifs, pourrait être nettement durcie afin de renforcer l'effet incitatif et garantir un engagement des entreprises dans la réduction de leurs émissions.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Comme relevé dans le chapitre premier, nous critiquons l'absence d'ambition de cette modification qui se contente de s'aligner sur le Règlement de l'UE, qui se veut un minimum, alors même qu'il conviendrait d'aller au-delà de ces quotas minimaux au vu de l'urgence des mesures à prendre pour contrer le dérèglement climatique. Jusqu'en 2025, une certaine quantité de droits d'émission (cap, ou plafond) est attribuée gratuitement aux exploitant.e.s d'aéronefs et le reste est vendu aux enchères. Les droits d'émissions peuvent être négociés librement (trade). Un.e participant.e peut les remettre à l'autorité compétente pour couvrir ses émissions ou les vendre à d'autres participant.e.s. À compter de 2026, les droits d'émission ne seront plus attribués gratuitement et seront tous mis aux enchères¹³. Bien que nous saluions la suppression des droits d'émissions gratuits dès 2026, nous regrettons que les recettes de ces mises aux enchères ne soient pas allouées davantage au financement de projets qui permettent à la Suisse de réduire le dépassement des différentes limites planétaires¹⁴, contrairement à ce que prévoit la législation européenne. En effet, la législation européenne met en place une obligation pour les États membres d'utiliser au moins 50% des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas et l'intégralité des recettes provenant des quotas délivrés pour l'aviation afin de mettre en oeuvre des actions liées au climat et à l'énergie¹⁵. La plupart des pays européens dépassent ce seuil en investissant la quasi-totalité de leurs recettes afin de financer des projets environnementaux¹⁶. En effet, selon l'agence européenne de l'énergie en 2022, environ 76% de ces recettes allouées directement aux 27 Etats Membres de l'UE ont été investies dans des projets visant à réduire l'empreinte des Etats¹⁷. Qui plus est, depuis la révision¹⁸ de la directive SEQE¹⁹, les États membres ont accepté de dépenser toutes les recettes du SEQE de l'UE (ou un montant équivalent) afin de financer la transition écologique ainsi que des mesures sociales.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	De surcroît, à l'instar de l'Association transports et environnement (ATE) ²² et de l'Alliance climatique, notre association et celle des Juristes Progressiste Vaudois.e.s encouragent la mise en place d'un quota ambitieux en matière de carburants d'aviation durable (CAD), comme le kérosène synthétique - le mélange d'hydrogène et de dioxyde de carbone via l'électrolyse - fabriqué entièrement avec de l'énergie renouvelable ²³ .

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Notre association salue finalement la proposition de révision de l'art. 96b de l'Ordonnance relative au remboursement de la taxe sur le CO ₂ aux centrales thermiques à combustibles fossiles, en particulier le fait de prendre en compte le coût social du carbone dans le cadre du remboursement partiel de la taxe CO ₂ , et le fait que celui-ci soit fondé sur la quantité de combustibles effectivement utilisée. Elle estime en revanche qu'il est inadmissible que les deux seules centrales concrètement concernées par cette règle puissent bénéficier d'un financement de leur part non remboursée de la taxe sur le CO ₂ par le biais d'une hausse de la redevance sur l'utilisation du réseau, en application de l'Ordonnance sur une réserve d'hiver (OIRH), faisant porter ce coût sur les utilisateurs.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Notre association regrette que le Conseil fédéral n'ait pas proposé une révision des dispositions relatives à l'obligation de compenser les émissions de CO2 générées avec des carburants fossiles qui épuise la marge de manoeuvre que lui a laissée le législateur de façon conforme au principe du « niveau d'ambition le plus élevé » (art. 4 ch. 3 Accord de Paris). Par ailleurs, s'agissant de la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage à distance, notre association estime que la prise en compte de l'augmentation de la part de l'approvisionnement en chaleur d'origine renouvelable en raison du progrès technologique et de la probabilité du remplacement d'une installation doit se faire avec prudence. La législation suisse a en effet de façon générale une tendance à axer les mesures à entreprendre sur le développement de nouvelles technologies, à l'exclusion d'une approche pourtant complémentaire et devant également être promue visant à privilégier la sobriété énergétique et technologique²⁸.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	EHS Luftfahrt
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Au lieu d'augmenter l'allocation de ces recettes à des projets de type précité, le Rapport explicatif indique regrettablement qu'en raison de la réduction des droits d'émission mis aux enchères, ce qui réduit les recettes issues de la mise aux enchères dans le SEQE pour l'aviation, les moyens affectés à la promotion des mesures de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation en vertu de l'art. 37a de la loi sur le CO2 sont moins importants²⁰. Le Rapport explicatif précise également que "vu les déficits du budget de la Confédération et le programme d'allégement des finances fédérales 2027 qui est prévu, il faut pour l'heure partir du principe que, pour compenser la moins-value, aucun fonds du budget général de la Confédération ne peut être mis à disposition sur la base de l'art. 103b de la loi fédérale sur l'aviation"²¹. Notre Association, de concert avec l'Association des Juristes Progressistes Vaudois.e.s, s'inquiètent de ce résultat alors que l'urgence climatique commande aux Etats d'investir davantage dans ce type de projets afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre.

Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Verzicht auf Stellungnahme
Begründung:	Stellungnahme per Mail: Etant donné que les caisses cantonales de compensation AVS, que nous représentons, ne sont pas directement concernées par ce projet de modification de l'ordonnance sur le CO2, nous renonçons à prendre position.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Pro Alps

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Ländern sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen.

Anhang: 250702_Stellungnahme CO2V_Pro Alps.pdf



Elektronisch verschickt an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Stellungnahme zur CO₂-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, an der Vernehmlassung «Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)» teilzunehmen. Pro Alps (vormals Alpen-Initiative) nimmt gerne Stellung dazu.

Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Ländern sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen.

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht aus Sicht von Pro Alps auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Entscheidungsprozess.

Freundliche Grüsse

Django Betschart
Geschäftsleiter

Silvan Gnos
Verantwortlicher Politik

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO2V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan

¹ Bundesrat Rösli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision – **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** – ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))

abkäre. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Chronologische Detailkommentare

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerechnungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat.

Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgaseffizienz und die entsprechend

vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umwelt-nutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.



Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fließen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.
Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerechnungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO2-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO2-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legifert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO2-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhaus-gaseffizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

Titel	5 Menge der einem Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 46h kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der Gratzuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Pro Natura

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Vielen Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme. Für unsere Eingaben haben wir uns mit anderen Verbänden via der Klimaallianz konsolidiert. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Anhang: 2025-07 CO2 Verordnung.pdf

Basel, 03.07.2025

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)

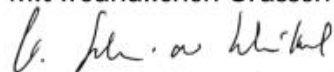
Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstimmungnahme. Für unsere Eingabe haben wir uns mit anderen Verbänden via der Klimaallianz konsolidiert.

Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen.

Mit freundlichen Grüssen



Ursula Schneider Schüttel
Präsidentin



Urs Leugger-Eggimann
Geschäftsleiter



Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO2V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerten zusätzlichen Emissionsreduktionen zur Folge gehabt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht, und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb, eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem



Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnend wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht, noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz, ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die

¹ Bundesrat Röstli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - das ist klar, das würden wir so vorschlagen - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))



entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Chronologische Detailkommentare

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat.

Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1.2030 das CO₂-Gesetz bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat.

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines



Dekarbonisierungsplans, bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatisch könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Nur dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wir nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch aus tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt werden. Die Ziff. 5.1 Bst c sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff. 5.1 Bst b verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.



Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff. 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.



Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht, noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz, ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO2-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1.2030 das CO2-Gesetz bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO2-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerten zusätzlichen Emissionsreduktionen zur Folge gehabt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO2-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht, und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke

zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CHStrommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnend wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans, bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatisch könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb, eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nur dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr/t rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch aus tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Titel	5 Menge der einem Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 46h kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt werden. Die Ziff. 5.1 Bst c sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff. 5.1 Bst b verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt werden. Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Schweizerische Energie-Stiftung

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Revision der CO2-Verordnung Stellung nehmen zu können. Da weitgehend EU-Gesetzgebung nachvollzogen werden soll, beschränken sich unsere Stellungnahme auf einzelne Punkte. EU Regelungen bilden als Kompromisse den kleinsten gemeinsamen Nenner sehr unterschiedlicher Länder ab und sind als absolutes Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und die nötigen Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen.

Anhang: SES-Stellungnahme_CO2V.pdf

Zürich, 24. Juni 2025

Bundesamt für Umwelt
vnl-klima@bafu.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21
info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

VERNEHMLASSUNGSSTELLUNGNAHME

Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Revision der CO₂-Verordnung Stellung nehmen zu können. Da weitgehend EU-Gesetzgebung nachvollzogen werden soll, beschränken sich unsere Stellungnahme auf einzelne Punkte.

EU-Regelungen bilden als Kompromisse den kleinsten gemeinsamen Nenner sehr unterschiedlicher Länder ab und sind als absolutes Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und die nötigen Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen.

Wir hätten erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt spätestens in dieser Revision geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausginge.

Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir das Anliegen des Bundesrates, das verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme zu berücksichtigen, und verbleiben mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Marcel Hänggi'. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Marcel' being more legible than the last name 'Hänggi'.

Marcel Hänggi
Leiter Fachbereich nachhaltige Energienutzung

Stellungnahme der Schweizerischen Energie-Stiftung (SES) zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)

1. Generelle Bemerkungen

Emissionshandelssystem (EHS)

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht, ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiver Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (Cap) und die graduelle Reduktion der kostenlosen Zuteilung nun endlich ändern. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir fordern deshalb das UVEK auf, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist. Strengere resp. wirksamere Regelungen sind im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen, ohne die Airlines zusätzlich zu belasten. Wir fordern den Bundesrat deshalb auf, eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten, als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen bzw. überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme Schweizer Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden, um – zumindest ansatzweise – für gleich lange Spiesse nicht nur zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU, sondern auch zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, die weit weniger Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz zur Verfügung haben als die Schweiz.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Stromerzeugung mehr betreibt, ist die Bilanz hierzulande umso ernüchternder. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkung gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über zehnmal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Bei den Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Die EU verlangt für 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion um 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020), die Schweiz bisher nur eine solche um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand dem politischen Timing der EU. Die EU hat diese wichtige Verschärfung während der Parlamentsberatung in der Schweiz beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten werde, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Der entsprechende Minderheitsantrag wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, um die vom Klimaschutzgesetz (KLG) vorgeschriebene Emissionsreduktion um 57 Prozent bis 2040 erreichen zu können, ist eine Schweizer Sonderregelung, die niemand politisch fordert und die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

2. Detailkommentare Artikel um Artikel

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen.

¹ Bundesrat Rösti am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision – das ist klar, das würden wir so vorschlagen – ins Schweizer Gesetz übernommen werden.»

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Berechnungen zur Zielerreichung und für allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht im Sinne des Gesetzgebers wäre.

Art 46 Abs. 1^{bis}

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen, eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratzuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs. 1

Der Satz ist missverständlich; nur mithilfe der Erläuterungen wird klar, wie er Satz tatsächlich meint. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Franken pro Tonne minus 120 Franken pro Tonne – also 310 Franken pro Tonne – rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solchen, die keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

In Ziff. 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. Lachgas als Nebenprodukt freisetzt. Für die verbleibenden Emissionen eine hundertprozentige Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potenzial, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen und die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch aus tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst. a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Ziff. 5.1 Bst. c sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff. 5.1 Bst b verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor null zu sprechen ist falsch.

Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst. b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt und Bst. c ersatzlos gestrichen werden.

Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Verkehrsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem

Industrie-EHS in einem Innovation Fund gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecken fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Der von der EU gewählte Weg bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualitäten jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Markt- absprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100 Prozent der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bei den Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Die EU verlangt für 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion um 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020), die Schweiz bisher nur eine solche um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand dem politischen Timing der EU. Die EU hat diese wichtige Verschärfung während der Parlamentsberatung in der Schweiz beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten werde, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Der entsprechende Minderheitsantrag wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, um die vom Klimaschutzgesetz (KIG) vorgeschriebene Emissionsreduktion um 57 Prozent bis 2040 erreichen zu können, ist eine Schweizer Sonderregelung, die niemand politisch fordert und die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.
Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: a. Lastwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder b. Sattelschlepper nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKWFlotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Berechnungen zur Zielerreichung und für allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht im Sinne des Gesetzgebers wäre.
Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen

Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanregt, aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht, ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiver Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (Cap) und die graduelle Reduktion der kostenlosen Zuteilung nun endlich ändern. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir fordern deshalb das UVEK auf, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist. Strengere resp. wirksamere Regelungen sind im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig.

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten, als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen bzw. überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme Schweizer Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden, um – zumindest ansatzweise – für gleich lange Spiesse nicht nur zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU, sondern auch zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern, die weit weniger Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz zur Verfügung haben als die Schweiz. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Stromerzeugung mehr betreibt, ist die Bilanz hierzulande umso ernüchternder. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkung gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über zehnmal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen, eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen, ohne die Airlines zusätzlich zu belasten. Wir fordern den Bundesrat deshalb auf, eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Der Satz ist missverständlich; nur mithilfe der Erläuterungen wird klar, wie er Satz tatsächlich meint. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Franken pro Tonne minus 120 Franken pro Tonne – also 310 Franken pro Tonne – rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solchen, die keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. Lachgas als Nebenprodukt freisetzt. Für die verbleibenden Emissionen eine hundertprozentige Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potenzial, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen und die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch aus tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. Der von der EU gewählte Weg bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualitäten jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100 Prozent der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Titel	5 Menge der einem Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 46h kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Verkehrsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem Innovation Fund gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecken fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst. a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Ziff. 5.1 Bst. c sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff. 5.1 Bst b verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor null zu sprechen ist falsch.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff. 5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff. 5.1 Bst. a für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Deshalb sollen in Ziff. 5.5. Bst. b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt und Bst. c ersatzlos gestrichen werden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Generell Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO2-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden. EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser

	Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären. Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigen Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.
--	---

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personewagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigen Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux véhicules lourds suivants : a. camions au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou b. tracteurs à sellette au sens de l'art. 11, al. 2, let. i, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerechnungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratzuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratzuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden. Art 96b Abs.1 Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.
Begründung	--

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderu

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	SWISS begrüsst die angestrebte Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) im Gleichschritt mit der Europäischen Union. Die Verknüpfung mit dem EU-EHS seit 2020 hat sich bewährt: Sie ermöglicht Schweizer Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu einem liquiden und transparenten CO₂-Markt und stellt vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sicher. Die vorliegende Revision ist ein notwendiger Schritt, um diese Verknüpfung auch ab 2026 aufrechtzuerhalten und die Äquivalenz der Systeme zu gewährleisten. Gleichzeitig bringt die Revision substantielle Veränderungen mit sich, insbesondere für die Luftfahrt. Die vollständige Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in Kombination mit den weiteren klimapolitischen Auflagen, insbesondere der Einführung der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF), führen zu erheblichen zusätzlichen Umweltkosten für in der Schweiz ansässige Fluggesellschaften. Diese Massnahmen sind aus klimapolitischer Sicht nachvollziehbar, stellen jedoch insbesondere im internationalen Wettbewerb mit aussereuropäischen Airlines eine wirtschaftliche Herausforderung dar, da diese nicht denselben regulatorischen Anforderungen unterliegen. SWISS nimmt den Klimaschutz sehr ernst und treibt seit Jahren umfassende CO₂-Reduktionsmassnahmen voran. Dabei fokussieren wir uns auf die Reduktion der Emissionen im eigenen Betrieb und ergänzen diese durch Investitionen in hochwertige Klimaschutzprojekte. Bei letzterem fokussieren wir zunehmend auf Projekte zur CO₂-Entfernung und unterstützten Technologien und Mechanismen zur Förderung von Negativemissionstechnologien. Entsprechend begrüssen wir die Absicht der EU CO₂-Entfernung künftig in das EHS zu integrieren. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht von SWISS zentral, dass die CO₂-Verordnung so ausgestaltet wird, dass sie sowohl die klimapolitischen Ziele unterstützt als auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht gefährdet. Dazu gehören insbesondere gezielte Anreize für den Einsatz von SAF sowie flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.

Anhang: 250626_VNL_CO2VEHS_STN_SWISS.pdf

Melanie Heiniger
Head of Corporate Responsibility

Swiss International Air Lines Ltd.
P.O. Box ZRHS/CO
CH-8058 Zurich Airport
Tel. +41 44 564 21 22
Melanie.Heiniger@swiss.com



Herr Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des eidgenössischen Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus West
3003 Bern

Versand via Email an: ets-aviation@bafu.admin.ch

Zürich-Flughafen, 26. Juni 2025

**Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)
per 1. Januar 2026**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026.

SWISS begrüsst die angestrebte Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) im Gleichschritt mit der Europäischen Union. Die Verknüpfung mit dem EU-EHS seit 2020 hat sich bewährt: Sie ermöglicht Schweizer Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu einem liquiden und transparenten CO₂-Markt und stellt vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sicher. Die vorliegende Revision ist ein notwendiger Schritt, um diese Verknüpfung auch ab 2026 aufrechtzuerhalten und die Äquivalenz der Systeme zu gewährleisten.

Gleichzeitig bringt die Revision substanzielle Veränderungen mit sich, insbesondere für die Luftfahrt. Die vollständige Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in Kombination mit den weiteren klimapolitischen Auflagen, insbesondere der Einführung der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF,) führen zu erheblichen zusätzlichen Umweltkosten für in der Schweiz ansässige Fluggesellschaften. Diese Massnahmen sind aus klimapolitischer Sicht nachvollziehbar, stellen jedoch insbesondere im internationalen Wettbewerb mit aussereuropäischen Airlines eine wirtschaftliche Herausforderung dar, da diese nicht denselben regulatorischen Anforderungen unterliegen.

SWISS nimmt den Klimaschutz sehr ernst und treibt seit Jahren umfassende CO₂-Reduktionsmassnahmen voran. Dabei fokussieren wir uns auf die Reduktion der Emissionen im eigenen Betrieb und ergänzen diese durch Investitionen in hochwertige Klimaschutzprojekte. Bei letzterem fokussieren wir zunehmend auf Projekte zur CO₂-Entfernung und unterstützten Technologien und Mechanismen zur Förderung von Negativemissionstechnologien. Entsprechend begrüssen wir die Absicht der EU CO₂-Entfernung künftig in das EHS zu integrieren.

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht von SWISS zentral, dass die CO₂-Verordnung so ausgestaltet wird, dass sie sowohl die klimapolitischen Ziele unterstützt als auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt nicht gefährdet. Dazu gehören insbesondere gezielte Anreize für den Einsatz von SAF sowie flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen.

1) Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen im Luftverkehr

1.1 Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen

Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten führt zu einer erheblichen Verteuerung des EHS. In Kombination mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren regulatorischen Auflagen entstehen für Schweizer Fluggesellschaften signifikante Zusatzkosten. Diese können im internationalen Wettbewerb nicht vollständig weitergegeben werden.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu sichern, erscheint es aus unserer Sicht sinnvoll, ergänzende Massnahmen zu prüfen. Dazu gehören:

- Zweckgebundene Verwendung sämtlicher EHS-Einnahmen aus dem Flugverkehr für Massnahmen zur Emissionsminderung im Luftverkehr, insbesondere zur Förderung von SAF.
- Einführung geeigneter Ausgleichsmechanismen, um die Mehrbelastung für Schweizer Fluggesellschaften abzufedern.

1.2 Förderung von SAF gezielt ausgestalten

SWISS begrüsst die geplante Einführung kostenloser Emissionsrechte für den Einsatz von SAF (Art. 46h). Diese Massnahme ist ein wichtiger Anreiz für den Markthochlauf nachhaltiger Treibstoffe. Wir schlagen vor, den Artikel wie folgt zu ergänzen:

- Flexible Zuteilung ungenutzter Emissionsrechte an Betreiber, um das Fördervolumen effizient auszuschöpfen.
- Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind, zur administrativen Entlastung.

Darüber hinaus ist es zentral, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen.

1.3 Internationale Koordination stärken

Luftverkehr ist ein globales Geschäft. Effektive Klimaschutzmassnahmen müssen international abgestimmt sein. SWISS unterstützt die ICAO-Ziele zur globalen SAF-Nutzung und ruft dazu auf, dass sich die Schweiz weiterhin aktiv für globale Lösungen einsetzt.

1.4 Ganzheitliche Förderstrategie entwickeln

Neben SAF müssen auch weitere Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Luftverkehr gefördert werden, wie etwa Effizienzsteigerungen im Flugbetrieb oder Investitionen in Negativemissionstechnologien. Die Förderstrategie des Bundes sollte ganzheitlich ausgestaltet sein und Fluggesellschaften direkt einbeziehen.

1.5 Transparenz und wissenschaftliche Fundierung

SWISS unterstützt die Standardisierung von Emissionsangaben auf Basis international anerkannter Methoden. Dabei ist es wichtig, CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen differenziert zu betrachten und wissenschaftlich fundierte Ansätze zu wählen, um Fehlanreize zu vermeiden.

2) Detailbemerkungen

Nachfolgend sind die aus Sicht von SWISS wichtigsten Anpassungsanträge für einzelne Artikel im Entwurf der revidierten CO₂-Verordnung aufgeführt.

Art. 46g Kostenlose Zuteilung bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage (*unverändert*)

Begründung: Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten führt zu einer signifikanten Verteuerung des EHS. In Verbindung mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren klimapolitischen Auflagen wird dies zu einer massiven Erhöhung der Umweltkosten für einheimische Fluggesellschaften führen. SWISS betont daher die Notwendigkeit, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche zu sichern. Ausgleichsmechanismen sind zentral, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Airlines zu adressieren. Zudem müssen die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Besonders wichtig ist die Förderung von SAF.

Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (*ergänzt*)

⁶ Das BAFU kann einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird.

⁷ Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe werden sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.

Begründung: SWISS begrüsst die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer Emissionshandelssystems. Diese Massnahme stellt einen wichtigen Anreiz dar, um den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben.

Die vorgesehene Zuteilung unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Im internationalen Vergleich sehen sich Schweizer und Europäische Airlines bereits heute mit höheren regulatorischen Belastungen konfrontiert – etwa durch die Kombination aus EHS, SAF-Beimischpflicht und weiteren Umweltauflagen. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, diese strukturellen Nachteile abzufedern.

Der Antrag von SWISS, wonach das BAFU ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergeben kann, erhöht die Effizienz des Instruments und stellt sicher, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und den Markthochlauf von SAF entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können.

Zudem ist die Anerkennung sämtlicher Begleitdokumentationen, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind, ein wichtiger Schritt zur administrativen Entlastung der Luftfahrtunternehmen. Sie fördert die Harmonisierung mit europäischen Standards und reduziert den bürokratischen Aufwand bei der Nachweisführung erheblich.

Insgesamt leistet Artikel 46h – insbesondere mit den vorgeschlagenen Ergänzungen – einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigeren Luftfahrt in der Schweiz.

Wir danken für die Kenntnisnahme und die wohlwollende Prüfung unserer Bemerkungen und Anliegen. Gerne stehen wir für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Melanie Heiniger".

Melanie Heiniger
Head of Corporate Responsibility

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ronald Abegglen".

Ronald Abegglen
Director Public Affairs
Advisor to the CEO

Kopie an:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Sektion Umwelt, Postfach, 3003 Bern
- Bundesamt für Umwelt BAFU, Abteilung Klima, 3003 Bern
- Bundesamt für Energie, Sektorkopplung und Monitoring, 3003 Bern

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	1) Allgemeine Bemerkungen zu den Massnahmen im Luftverkehr 1.1 Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten führt zu einer erheblichen Verteuerung des EHS. In Kombination mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren regulatorischen Auflagen entstehen für Schweizer Fluggesellschaften signifikante Zusatzkosten. Diese können im internationalen Wettbewerb nicht vollständig weitergegeben werden. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu sichern, erscheint es aus unserer Sicht sinnvoll, ergänzende Massnahmen zu prüfen. Dazu gehören: • Zweckgebundene Verwendung sämtlicher EHS-Einnahmen aus dem Flugverkehr für Massnahmen zur Emissionsminderung im Luftverkehr, insbesondere zur Förderung von SAF. • Einführung geeigneter Ausgleichsmechanismen, um die Mehrbelastung für Schweizer Fluggesellschaften abzufedern. 1.2 Förderung von SAF gezielt ausgestalten SWISS begrüsst die geplante Einführung kostenloser Emissionsrechte für den Einsatz von SAF (Art. 46h). Diese Massnahme ist ein wichtiger Anreiz für den Markthochlauf nachhaltiger Treibstoffe. Wir schlagen vor, den Artikel wie folgt zu ergänzen: • Flexible Zuteilung ungenutzter Emissionsrechte an Betreiber, um das Fördervolumen effizient auszuschöpfen. • Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind, zur administrativen Entlastung. Darüber hinaus ist es zentral, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen. 1.3 Internationale Koordination stärken Luftverkehr ist ein globales Geschäft. Effektive Klimaschutzmassnahmen müssen international abgestimmt sein. SWISS unterstützt die ICAO-Ziele zur globalen SAF-Nutzung und ruft dazu auf, dass sich die Schweiz weiterhin aktiv für globale Lösungen einsetzt. 1.4 Ganzheitliche Förderstrategie entwickeln Neben SAF müssen auch weitere Massnahmen zur CO-Reduktion im Luftverkehr gefördert werden, wie etwa Effizienzsteigerungen im Flugbetrieb oder Investitionen in Negativemissionstechnologien. Die Förderstrategie des Bundes sollte ganzheitlich ausgestaltet sein und Fluggesellschaften direkt einbeziehen. 1.5 Transparenz und wissenschaftliche Fundierung SWISS unterstützt die Standardisierung von Emissionsangaben auf Basis international anerkannter Methoden. Dabei ist es wichtig, CO- und Nicht-CO-Emissionen differenziert zu betrachten und wissenschaftlich fundierte Ansätze zu wählen, um Fehlanreize zu vermeiden.

Titel	Art. 46g Zusätzliche kostenlose Zuteilung bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die vorgesehene Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten führt zu einer signifikanten Verteuerung des EHS. In Verbindung mit der SAF-Beimischpflicht und weiteren klimapolitischen Auflagen wird dies zu einer massiven Erhöhung der Umweltkosten für einheimische Fluggesellschaften führen. SWISS betont daher die Notwendigkeit, flankierende Massnahmen zu ergreifen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtbranche zu sichern. Ausgleichsmechanismen sind zentral, um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber nicht-europäischen Airlines zu adressieren. Zudem müssen die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Besonders wichtig ist die Förderung von SAF.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	SWISS begrüsst die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer Emissionshandelssystems. Diese Massnahme stellt einen wichtigen Anreiz dar, um den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben. Die vorgesehene Zuteilung unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Im internationalen Vergleich sehen sich Schweizer und Europäische Airlines bereits heute mit höheren regulatorischen Belastungen konfrontiert – etwa durch die Kombination aus EHS, SAF-Beimischpflicht und weiteren Umweltauflagen. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, diese strukturellen Nachteile abzufedern. Der Antrag von SWISS, wonach das BAFU ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergeben kann, erhöht die Effizienz des Instruments und stellt sicher, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und den Markthochlauf von SAF entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können. Zudem ist die Anerkennung sämtlicher Begleitdokumentationen, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind, ein wichtiger Schritt zur administrativen Entlastung der Luftfahrtunternehmen. Sie fördert die Harmonisierung mit europäischen Standards und reduziert den bürokratischen Aufwand bei der Nachweisführung erheblich. Insgesamt leistet Artikel 46h – insbesondere mit den vorgeschlagenen Ergänzungen – einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer nachhaltigeren Luftfahrt in der Schweiz.

Titel	Art. 134 Abs. 1 Bst. f Ziff. 2 Datenbearbeitung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.1
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	- Swissmem unterstützt das Emissionshandelssystem als marktorientiertes Instrument für die Reduktion der CO2-Emissionen. Kritisch sehen wir die aktuell geplanten Verschärfungen im EHS. Energieintensive Betriebe in der Schweiz geraten dadurch unter zusätzlichen wirtschaftlichen Druck in ohnehin schon sehr angespannten Zeiten. Zudem hat die Schweizer Industrie als einziger Sektor die Klimaziele 2020 erreicht und ist weiter auf Kurs. - Swissmem akzeptiert grundsätzlich die Anpassungen in der CO2-Verordnung, um die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (CH-EU) weiter aufrecht zu halten. - Swissmem warnt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Schweizer Firmen durch die geplanten Verschärfungen im EU-EHS weiter belastet wird. Drohende Wettbewerbsnachteile müssen aber mit Alternativen zu einem CH-CBAM adressiert werden. Dazu sind bestehende Instrumente im KIG und im CO2-Gesetz weiterzuentwickeln. - Swissmem fordert für die künftige Schweizer Klimapolitik differenziertere Massnahmen, welche die von der Tech-Industrie bisher übererfüllten Reduktionsleistungen anerkennen und in Zeiten grosser wirtschaftlicher Herausforderungen die Wettbewerbsfähigkeit des Arbeitsplatzes Schweiz nicht gefährden. Die EU verfolgt mit dem Green Deal das sehr ambitionierte Ziel, dass Europa der erste klimaneutrale Kontinent werden soll. Die ökonomischen Belastungen, um dieses Ziel zu erreichen, sind jedoch enorm. So plant die EU das Emissionshandelssystem (EHS) derart zu verschärfen, dass ab 2034 der geschätzte CO2-Preis bei 200 bis 400 Euro pro Tonne liegen könnte. Da die unmittelbaren Konkurrenzstandorte der EU – USA, China, Indien u.a. – keine nur in Ansätze so ambitionöse Klimapolitik verfolgen, wird das Ansinnen der EU zu grossen ökonomischen Schäden führen. Konkret verlieren emissionsintensive Firmen ihre Wettbewerbsfähigkeit. Die EU plant zwar mit Begleitmassnahmen – wie z.B. der Einführung eines CO2-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CABM) – die befürchteten Schäden zu vermeiden. Studien zeigen jedoch, dass diese gut gemeinten Schutzmassnahmen zu Verwerfungen in den nachgelagerten und in der Regewertschöpfungsstärkeren Stufen führen. Dazu verweisen wir auf die quantitative Analyse unseres europäischen Tech-Industrie-Dachverbands Orgalim: CBAM: a disaster for the competitiveness of Europe's technology industries - Orgalim Die EU muss sich entscheiden: Entweder passt sie sich der weltweiten klimapolitischen Realität an und reduziert ihre Ambitionen auf ein Mass, wo sie «Klima-front runner» bleibt und dabei weiterhin auch im internationalen Wettbewerb bestehen kann, oder es droht ernsthaft Deindustrialisierung mit einem substanziellen Verlust an industrieller Substanz. In einem Worst-Case-Szenario setzt die EU ihren selbstschädlichen Kurs fort und schadet damit auch dem Klima. Den wirtschaftlichen Konkurrenten sendet die EU das Signal, dass sie bereit ist, die eigene Industrie aufs Spiel zu setzen. Dies lädt die Konkurrenten ein, zulasten des Klimas Trittbrett zu fahren. Sie werden die eigene Industrie stärken und erst später mit mehr Wirtschaftskraft

die Dekarbonisierung angehen, während Europa hinsichtlich wirtschaftlicher Stärke und Wohlstand zurückfällt. Um eine Führungsrolle zu übernehmen, wäre es besser, sich zu einem Durchschnitts-CO₂-Preis der wichtigsten Handelspartner plus 20 % zu bekennen. Damit sitzen alle im gleichen Boot und sind gezwungen, das dringende, aber globale Problem gemeinsam anzugehen. Swissmem fordert, dass der Bund in der EU und in internationalen Gremien darauf hinwirkt, dass sich alle relevanten Emittenten gemeinsam engagieren.

Wettbewerbsfähigkeit von emissionsintensiven Schweizer Firmen mit Alternativen zu einem CH-CBAM stärken. Mit der Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in den Sektoren Stahl und Aluminium, Düngemittel, Elektrizität, Zement und Wasserstoff werden deren Produktionskosten steigen. Dies verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit, das Carbon-Leakage Risiko steigt. Zum Schutz betroffener Unternehmen resp. als Entlastungsmassnahme führt die EU das EU-CBAM ein. Auch das Schweizer Parlament prüft zurzeit mögliche gesetzliche Grundlagen für ein Schweizer CO₂-Grenzausgleichssystem (CH-CBAM). Swissmem lehnt ein CH-CBAM jedoch konsequent ab, weil damit in einem grossen Ungleichgewicht nur wenige Akteure davon profitieren, während grosse Teile der Industrie mit höheren Beschaffungskosten konfrontiert wären. Somit ist ein CH-CBAM für den Produktionsstandort Schweiz insgesamt kontraproduktiv. Swissmem anerkennt, dass emissionsintensive Schweizer Firmen von den Verschärfungen im CH/EU-EHS stärker betroffen sind als deren europäische Konkurrenz. Drohende Wettbewerbsnachteile müssen aber mit Alternativen zu einem CH-CBAM adressiert werden.

Industrie ist «auf Kurs» – Leistungen anerkennen, Wettbewerbsfähigkeit nicht gefährden
Die CO₂-Verordnung sieht in den Sektorzielen 2030 für die Industrie eine Reduktion der Treibhausgasemissionen auf 65%, resp. um 35%, gegenüber 1990 vor. Gemäss den vom BAFU im April 2025 aktualisierten Kenngrössen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz ist die Industrie «auf Kurs». So konnten die Industrie-Emissionen (ohne Abfallverbrennung) bis 2023 bereits um über 46% auf gut 53% gegenüber 1990 reduziert werden. Dabei hat die Industrie ihre Brutto-Wertschöpfung über den gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Die Swissmem-Mitgliedfirmen haben die Emissionen per Ende 2023 gemäss der Swissmem Energie- und CO₂-Statistik sogar um über 60% gegenüber 1990 reduziert. Dies verdeutlicht eine gewisse Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Emissionen. Die Industrie ist für die Erreichung des KIG-Reduktionsziels von -50% bis 2040 auf Kurs. Swissmem fordert, dass der Leistungsausweis und die Vorreiterrolle der Industrie (Emissionsreduktionen mit Inland-Massnahmen) anerkannt wird. Im CO₂-Gesetz nach 2030 müssen deshalb Vorgaben und Förderinstrumente unter Berücksichtigung von Vorleistungen differenzierter und zielgerichteter ausgestaltet werden. In wirtschaftlich sehr herausfordernden Zeiten darf die Wettbewerbsfähigkeit des Werkplatz Schweiz mit seiner Wertschöpfung und den zugehörigen Arbeitsplätzen nicht weiter belastet werden.

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Per E-Mail an:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Wirtschaftspolitik

Philipp Bregy
Ressortleiter Energie

Pfingstweidstrasse 102
Postfach
CH-8037 Zürich
Tel. +41 44 384 48 04

p.bregy@swissmem.ch
www.swissmem.ch

Zürich, 2. Juli 2025

Vernehmlassung zu den Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen – Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Swissmem ist der führende Verband für KMU und Grossunternehmen der schweizerischen Tech-Industrie. Swissmem fördert die nationale und die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer über 1'400 Mitgliedsfirmen durch eine wirkungsvolle Interessenvertretung, bedarfsgerechte Dienstleistungen, eine gezielte Vernetzung sowie eine arbeitsmarktgerechte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Schweizer Tech-Industrie ist eine vielseitige und innovative Hightech-Branche, die in sämtlichen Lebens- und Wirtschaftsbereichen leistungsstarke Lösungen anbietet. Sie erwirtschaftet rund 7% des Bruttoinlandsproduktes und nimmt damit in der schweizerischen Volkswirtschaft eine Schlüsselrolle ein. Die Branche ist mit 330'000 Beschäftigten die grösste industrielle Arbeitgeberin der Schweiz und leistet mit Ausfuhren im Wert von CHF 68,3 Milliarden 24% der gesamten Güterexporte. 55% der ausgeführten Güter der Tech-Industrie werden in die EU, 14.8% in die USA und 7.4% nach China exportiert.

In Kürze zur Vorlage:

- Swissmem unterstützt das Emissionshandelssystem als marktorientiertes Instrument für die Reduktion der CO2-Emissionen. Kritisch sehen wir die aktuell geplanten Verschärfungen im EHS. Energieintensive Betriebe in der Schweiz geraten dadurch unter zusätzlichen wirtschaftlichen Druck in ohnehin schon sehr angespannten Zeiten. Zudem hat die Schweizer Industrie als einziger Sektor die Klimaziele 2020 erreicht und ist weiter auf Kurs.
- Swissmem akzeptiert grundsätzlich die Anpassungen in der CO2-Verordnung, um die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (CH-EU) weiter aufrecht zu halten.
- Swissmem warnt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Schweizer Firmen durch die geplanten Verschärfungen im EU-EHS weiter belastet wird. Drohende Wettbewerbsnachteile müssen aber mit Alternativen zu einem CH-CBAM adressiert werden. Dazu sind bestehende Instrumente im KIG und im CO2-Gesetz weiterzuentwickeln.

- Swissmem fordert für die künftige Schweizer Klimapolitik differenziertere Massnahmen, welche die von der Tech-Industrie bisher übererfüllten Reduktionsleistungen anerkennt und in Zeiten grosser wirtschaftlicher Herausforderungen die Wettbewerbsfähigkeit des Werkplatzes Schweiz nicht gefährden.

Vorbemerkung

Die EU verfolgt mit dem Green Deal das sehr ambitionierte Ziel, dass Europa der erste klimaneutrale Kontinent werden soll. Die ökonomischen Belastungen, um dieses Ziel zu erreichen, sind jedoch enorm. So plant die EU das Emissionshandelssystem (EHS) derart zu verschärfen, dass ab 2034 der geschätzte CO₂-Preis bei 200 bis 400 Euro pro Tonne liegen könnte. Da die unmittelbaren Konkurrenzstandorte der EU – USA, China, Indien u.a. – keine nur in Ansätzen so ambitionöse Klimapolitik verfolgen, wird das Ansinnen der EU zu grossen ökonomischen Schäden führen. Konkret verlieren emissionsintensive Firmen ihre Wettbewerbsfähigkeit. Die EU plant zwar mit Begleitmassnahmen – wie z.B. der Einführung eines CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CABM) – die befürchteten Schäden zu vermeiden. Studien zeigen jedoch, dass diese gut gemeinten Schutzmassnahmen zu Verwerfungen in den nachgelagerten und in der Regel wertschöpfungsstärkeren Stufen führen. Dazu verweisen wir auf die quantitative Analyse unseres europäischen Tech-Industrie-Dachverbands Orgalim:

[CBAM: a disaster for the competitiveness of Europe's technology industries - Orgalim](#)

Die EU muss sich entscheiden: Entweder passt sie sich der weltweiten klimapolitischen Realität an und reduziert ihre Ambitionen auf ein Mass, wo sie «Klima-front runner» bleibt und dabei weiterhin auch im internationalen Wettbewerb bestehen kann, oder es droht ernsthaft Deindustrialisierung mit einem substanziellen Verlust an industrieller Substanz.

In einem Worst-Case-Szenario setzt die EU ihren selbstschädlichen Kurs fort und schadet damit auch dem Klima. Den wirtschaftlichen Konkurrenten sendet die EU das Signal, dass sie bereit ist, die eigene Industrie aufs Spiel zu setzen. Dies lädt die Konkurrenten ein, zulasten des Klimas Trittbrett zu fahren. Sie werden die eigene Industrie stärken und erst später mit mehr Wirtschaftskraft die Dekarbonisierung angehen, während Europa hinsichtlich wirtschaftlicher Stärke und Wohlstand zurückfällt. Um eine Führungsrolle zu übernehmen, wäre es besser, sich zu einem Durchschnitts-CO₂-Preis der wichtigsten Handelspartner plus 20 % zu bekennen. Damit sitzen alle im gleichen Boot und sind gezwungen, das dringende, aber globale Problem gemeinsam anzugehen. Swissmem fordert, dass der Bund in der EU und in internationalen Gremien darauf hinwirkt, dass sich alle relevanten Emittenten gemeinsam engagieren.

Schlimmer noch: Fährt die EU ihren sich selber schädlichen Weg fort, dann schadet sie auch dem Klima. Sie gibt wirtschaftlichen Konkurrenten das Signal, dass die EU bereit ist, die eigene Industrie zu opfern. Dieses Geschenk werden diese annehmen und zuwarten, die eigenen Industrie stärken und so mit mehr Wirtschaftskraft zu einem späteren Zeitpunkt gegen die Dekarbonisierung ankämpfen, während Europa verarmt. Die Konkurrenz wird zum Trittbrettfahren zulasten des Klimas eingeladen. Besser wäre ein Bekenntnis zu einem Durchschnitts-CO₂-Preis der wichtigsten Handelspartner plus 20%, um die Führungsrolle zu zeigen. Damit sitzen alle im gleichen Boot und nur so zwingt man alle, das dringende aber globale Problem gemeinsam anzugehen.

Wir stellen deshalb fest:

Die EU-Politik schädigt die eigene Industrie und – über die Einladung an Konkurrenten, nichts zu tun – das Klima. Swissmem fordert vom Bund, bei der EU und bei internationalen Gremien darauf hinzuwirken, dass alle relevanten Emittenten im Sinne engagieren.

Die Schweiz befindet sich in einer besonderen Situation: Die Verknüpfung der Emissionshandelsysteme der Schweiz und der EU bringt wichtige Vorteile. So ist der Markt für Emissionsrechte be-

deutend liquider, was zu insgesamt stabileren Preisen führt. Ferner wird die relative Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schweizer und EU-Unternehmen nicht belastet, wenn sich CO₂-Preise angleichen. Nachteilig ist jedoch, dass die Schweiz faktisch die Verschärfungen der EU-Klimapolitik im EHS übernehmen muss, um wiederum die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme nicht zu gefährden. Damit wird aber die Wettbewerbsfähigkeit von Schweizer Firmen im aussereuropäischen Export geschwächt. Entsprechend befindet sich die Schweiz in einem Dilemma.

Wir stellen deshalb folgendes fest:

Verschärfungen im EHS erzeugen zusätzlichen Druck auf energieintensive Unternehmen. Nur wettbewerbsfähige Unternehmen können von den Vorteilen des EHS-Linking profitieren.

Die Industrie hat als einziger Sektor die bisherigen Klimaziele erfüllt und ist auch für das Ziel 2030 auf Kurs. Gleichzeitig stehen energie- und emissionsintensive Unternehmen derzeit vor grossen wirtschaftlichen Herausforderungen und grossen konjunkturellen Unsicherheiten. Vor dieser Ausgangslage erachtet Swissmem die aktuell geplanten Verschärfungen im EHS als unnötigen, zusätzlichen Druck auf die bereits angespannte Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Swissmem unterstützt das Emissionshandelssystem als marktorientiertes Instrument für die Reduktion der CO₂-Emissionen. Der Druck auf die Industrie darf aber im Vergleich zu anderen Sektoren, wo bisher kaum Emissionsreduktionen sichtbar sind, nicht einseitig weiter zunehmen. Schweizer Industriefirmen können nur dann die Vorteile des «EHS-Linking» nutzen, wenn sie weiterhin wettbewerbsfähig sind.

→ **Swissmem fordert, angesichts der aktuellen Herausforderungen den Druck auf die energie- und emissionsintensiven Unternehmen nicht zu erhöhen.**

Verknüpfung der Emissionshandelssysteme und damit Ausnahme vom EU-CBAM nicht gefährden

Seit Januar 2020 ist das Schweizer Emissionshandelssystem (CH-EHS) mit dem EHS der Europäischen Union (EU-EHS) verknüpft. Damit profitieren auch Schweizer Unternehmen im EHS vom liquiden und transparenten europäischen Emissionsmarkt und haben so vergleichbare Wettbewerbsbedingungen wie ihre europäischen Konkurrenten. Ab 2026 soll im EU-EHS die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an Sektoren wie Stahl und Aluminium, Düngemittel, Elektrizität, Zement und Wasserstoff schrittweise reduziert werden. Mit der Übernahme dieser Vorgaben ins Schweizer Recht wird sichergestellt, dass die beiden Emissionshandelssysteme auch weiterhin gleichwertig zueinander ausgestaltet sind. Dies ist eine Prämisse zur Aufrechterhaltung der Verknüpfung des CH- und EU-EHS und ermöglicht, dass die Schweizer Unternehmen weiterhin vom liquiden und transparenten europäischen Emissionsmarkt profitieren. Die Verknüpfung der beiden EHS ist ferner eine Voraussetzung, dass Waren Schweizer Ursprungs weiterhin vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM) ausgenommen sind.

→ **Swissmem akzeptiert grundsätzlich die notwendigen Anpassungen in der CO₂-Verordnung, um die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme nicht zu gefährden und weiter aufrecht zu erhalten.**

Wettbewerbsfähigkeit von emissionsintensiven Schweizer Firmen mit Alternativen zu einem CH-CBAM stärken

Mit der Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in den Sektoren Stahl und Aluminium, Düngemittel, Elektrizität, Zement und Wasserstoff werden deren Produktionskosten steigen. Dies verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit, das Carbon-Leakage Risiko steigt. Zum Schutz betroffener Unternehmen resp. als Entlastungsmassnahme führt die EU das EU-CBAM ein. Auch das Schweizer Parlament prüft zurzeit mögliche gesetzliche Grundlagen für ein Schweizer CO₂-Grenzausgleichssystem (CH-CBAM). Swissmem lehnt ein CH-CBAM jedoch konsequent ab, weil

damit in einem grossen Ungleichgewicht nur wenige Akteure davon profitieren, während grosse Teile der Industrie mit höheren Beschaffungskosten konfrontiert wären. Somit ist ein CH-CBAM für den Produktionsstandort Schweiz insgesamt kontraproduktiv.

→ **Swissmem anerkennt, dass emissionsintensive Schweizer Firmen von den Verschärfungen im CH-/EU-EHS stärker betroffen sind als deren europäische Konkurrenz. Drohende Wettbewerbsnachteile müssen aber mit Alternativen zu einem CH-CBAM adressiert werden.** Diese Instrumente bestehen bereits mit der Förderung von Dekarbonisierungsmassnahmen bei EHS-Unternehmen gemäss Artikel 37b CO₂-Gesetz und den Finanzhilfen für Dekarbonisierungsprojekte gemäss Artikel 6 im Klima- und Innovationsgesetz (KIG). Chancen ergeben sich auch aus neuen EHS-Anreizen zur Förderung der Elektrifizierung von thermischen Prozessen. Bei Prozessen, die mit Brennstoffen oder mit Strom geführt werden können, wird künftig der Stromanteil für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten berücksichtigt.

Industrie ist «auf Kurs» – Leistungen anerkennen, Wettbewerbsfähigkeit nicht gefährden

Die CO₂-Verordnung sieht in den Sektorzielen 2030 für die Industrie eine Reduktion der Treibhausgasemissionen auf 65%, resp. um 35%, gegenüber 1990 vor. Gemäss den vom BAFU im April 2025 aktualisierten Kenngrössen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz ist die Industrie «auf Kurs». So konnten die Industrie-Emissionen (ohne Abfallverbrennung) bis 2023 bereits um über 46% auf gut 53% gegenüber 1990 reduziert werden. Dabei hat die Industrie ihre Brutto-Wertschöpfung über den gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Die Swissmem-Mitgliedfirmen haben die Emissionen per Ende 2023 gemäss der Swissmem Energie- und CO₂-Statistik sogar um über 60% gegenüber 1990 reduziert. Dies verdeutlicht eine gewisse Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Emissionen. Die Industrie ist für die Erreichung des KIG-Reduktionsziels von -50% bis 2040 auf Kurs.

→ **Swissmem fordert, dass der Leistungsausweis und die Vorreiterrolle der Industrie (Emissionsreduktionen mit Inland-Massnahmen) anerkannt wird.** Im CO₂-Gesetz nach 2030 müssen deshalb Vorgaben und Förderinstrumente unter Berücksichtigung von Vorleistungen differenzierter und zielgerichteter ausgestaltet werden. In wirtschaftlich sehr herausfordernden Zeiten darf die Wettbewerbsfähigkeit des Arbeitsplatz Schweiz mit seiner Wertschöpfung und den zugehörigen Arbeitsplätzen nicht weiter belastet werden.

SAF-Markthochlauf fördern, um Dekarbonisierung des Luftverkehrs voranzutreiben

Swissmem begrüsst die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer EHS. Dies unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben.

→ **Swissmem fordert, dass von Luftfahrzeugbetreibern ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergegeben werden können. Dies erhöht die Effizienz des Instruments und stellt sicher, dass das verfügbare Fördervolumen ausgeschöpft wird.** Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF entscheidend, wo die Verfügbarkeit und die Nachfrage von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Philipp Bregy gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Seite 4

Dr. Stefan Brupbacher
Direktor

Ph. Bregy
Philipp Bregy
Ressortleiter Energie

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	- Swissmem unterstützt das Emissionshandelssystem als marktorientiertes Instrument für die Reduktion der CO₂-Emissionen. Kritisch sehen wir die aktuell geplanten Verschärfungen im EHS. Energieintensive Betriebe in der Schweiz geraten dadurch unter zusätzlichen wirtschaftlichen Druck in ohnehin schon sehr angespannten Zeiten. Zudem hat die Schweizer Industrie als einziger Sektor die Klimaziele 2020 erreicht und ist weiter auf Kurs. - Swissmem akzeptiert grundsätzlich die Anpassungen in der CO₂-Verordnung, um die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (CH-EU) weiter aufrecht zu halten. Die Schweiz befindet sich in einer besonderen Situation: Die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU bringt wichtige Vorteile. So ist der Markt für Emissionsrechte bedeutend liquider, was zu insgesamt stabileren Preisen führt. Ferner wird die relative Wettbewerbsfähigkeit zwischen Schweizer und EU-Unternehmen nicht belastet, wenn sich CO₂-Preise angleichen. Nachteilig ist jedoch, dass die Schweiz faktisch die Verschärfungen der EU-Klimapolitik im EHS übernehmen muss, um wiederum die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme nicht zu gefährden. Damit wird aber die Wettbewerbsfähigkeit von Schweizer Firmen im aussereuropäischen Export geschwächt. Entsprechend befindet sich die Schweiz in einem Dilemma. Verschärfungen im EHS erzeugen zusätzlichen Druck auf energieintensive Unternehmen. Nur wettbewerbsfähige Unternehmen können von den Vorteilen des EHS-Linking profitieren. Die Industrie hat als einziger Sektor die bisherigen Klimaziele erfüllt und ist auch für das Ziel 2030 auf Kurs. Gleichzeitig stehen energie- und emissionsintensive Unternehmen derzeit vor grossen wirtschaftlichen Herausforderungen und grossen konjunkturellen Unsicherheiten. Vor dieser Ausgangslage erachtet Swissmem die aktuell geplanten Verschärfungen im EHS als unnötigen, zusätzlichen Druck auf die bereits angespannte Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Swissmem unterstützt das Emissionshandelssystem als marktorientiertes Instrument für die Reduktion der CO₂-Emissionen. Der Druck auf die Industrie darf aber im Vergleich zu anderen Sektoren, wo bisher kaum Emissionsreduktionen sichtbar sind, nicht einseitig weiter zunehmen. Schweizer Industriefirmen können nur dann die Vorteile des «EHS-Linking» nutzen, wenn sie weiterhin wettbewerbsfähig sind. Swissmem fordert, angesichts der aktuellen Herausforderungen den Druck auf die energie- und emissionsintensiven Unternehmen nicht zu erhöhen. Verknüpfung der Emissionshandelssysteme und damit Ausnahme vom EU-CBAM nicht gefährden Seit Januar 2020 ist das Schweizer Emissionshandelssystem (CH-EHS) mit dem EHS der Europäischen Union (EU-EHS) verknüpft. Damit profitieren auch Schweizer Unternehmen im EHS vom liquiden und transparenten europäischen Emissionsmarkt und haben so vergleichbare Wettbewerbsbedingungen wie ihre europäischen Konkurrenten. Ab 2026 soll im EU-EHS die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an Sektoren wie Stahl und Aluminium, Düngemittel, Elektrizität, Zement und Wasserstoff schrittweise reduziert werden. Mit der Übernahme dieser Vorgaben ins Schweizer Recht wird sichergestellt, dass die beiden Emissionshandelssysteme auch weiterhin gleichwertig zueinander ausgestaltet sind. Dies ist eine Prämisse zur Aufrechterhaltung der Verknüpfung des CH- und EU-EHS und ermöglicht, dass die Schweizer Unternehmen weiterhin vom liquiden und transparenten europäischen Emissionsmarkt profitieren. Die Verknüpfung der beiden EHS ist ferner eine Voraussetzung, dass Waren Schweizer Ursprungs weiterhin vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment

	Mechanism, EU-CBAM) ausgenommen sind. Swissmem akzeptiert grundsätzlich die notwendigen Anpassungen in der CO2-Verordnung, um die Verknüpfung der beiden Emissionshandelssysteme nicht zu gefährden und weiter aufrecht zu erhalten. Wettbewerbsfähigkeit von emissionsintensiven Schweizer Firmen mit Alternativen zu einem CH-CBAM stärken. Mit der Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in den Sektoren Stahl und Aluminium, Düngemittel, Elektrizität, Zement und Wasserstoff werden deren Produktionskosten steigen. Dies verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit, das Carbon-Leakage Risiko steigt. Zum Schutz betroffener Unternehmen resp. als Entlastungsmassnahme führt die EU das EU-CBAM ein. Auch das Schweizer Parlament prüft zurzeit mögliche gesetzliche Grundlagen für ein Schweizer CO2-Grenzausgleichssystem (CH-CBAM). Swissmem lehnt ein CH-CBAM jedoch konsequent ab, weil damit in einem grossen Ungleichgewicht nur wenige Akteure davon profitieren, während grosse Teile der Industrie mit höheren Beschaffungskosten konfrontiert wären. Somit ist ein CH-CBAM für den Produktionsstandort Schweiz insgesamt kontraproduktiv. Swissmem anerkennt, dass emissionsintensive Schweizer Firmen von den Verschärfungen im CH-/EU-EHS stärker betroffen sind als deren europäische Konkurrenz. Drohende Wettbewerbsnachteile müssen aber mit Alternativen zu einem CH-CBAM adressiert werden. Diese Instrumente bestehen bereits mit der Förderung von Dekarbonisierungsmassnahmen bei EHS-Unternehmen gemäss Artikel 37b CO2-Gesetz und den Finanzhilfen für Dekarbonisierungsprojekte gemäss Artikel 6 im Klima- und Innovationsgesetz (KIG). Chancen ergeben sich auch aus neuen EHS-Anreizen zur Förderung der Elektrifizierung von thermischen Prozessen. Bei Prozessen, die mit Brennstoffen oder mit Strom geführt werden können, wird künftig der Stromanteil für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten berücksichtigt.
--	---

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	SAF-Markthochlauf fördern, um Dekarbonisierung des Luftverkehrs voranzutreiben Swissmem begrüsst die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) im Rahmen des Schweizer EHS. Dies unterstützt nicht nur die klimapolitischen Ziele der Schweiz, sondern hilft auch Wettbewerbsnachteile, welche durch die Einbindung im EHS entstehen, abzufedern. Die gezielte Förderung von SAF durch Emissionsrechte trägt dazu bei, den Markthochlauf von SAF zu fördern und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs aktiv voranzutreiben. Swissmem fordert, dass von Luftfahrzeugbetreibern ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weitergegeben werden können. Dies erhöht die Effizienz des Instruments und stellt sicher, dass das verfügbare Fördervolumen ausgeschöpft wird. Dies ist insbesondere in der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF entscheidend, wo die Verfügbarkeit und die Nachfrage von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variieren können.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Swisspower

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: 20250624_Swisspower_Vernehmlassungsantwort_CO2V_sig.pdf

Bundesamt für Energie (BFE)

per E-Mail als Word und .pdf an:
ynl-klima@bafu.admin.ch

Anne Wolf
Director Public Affairs and
Communications

Swisspower AG
Schweizerhof-Passage 7
3011 Bern

Telefon +41 44 253 82 18
anne.wolf@swisspower.ch
www.swisspower.ch

02. Juli 2025

Stellungnahme der Swisspower AG: Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Swisspower ist die strategische Allianz von 20 Schweizer Stadtwerken und regionalen Versorgungsunternehmen. Mit dem Swisspower-Masterplan vereinbaren wir Leitlinien zur Realisierung einer sicheren, erneuerbaren und CO₂-neutrale Energieversorgung der Schweiz. In unserer Allianz entwickeln die Swisspower-Stadtwerke Partnerschaften und Projekte, stärken ihre Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit und vertreten gemeinsam ihre Interessen gegenüber Politik und in der Öffentlichkeit. Gemeinsam beliefern die Swisspower-Stadtwerke rund eine Million Schweizer Haushalte mit Elektrizität und bedienen 43 Prozent des Schweizer Gasmarktes. Damit leisten sie einen entscheidenden Beitrag zur Schweizer Energieversorgung.

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, zur Änderung der CO₂-Verordnung Stellung zu nehmen und äussern uns gerne wie folgt.

Allgemeine Beurteilung

Swisspower unterstützt die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) sowie dessen Verknüpfung mit dem europäischen System (EU-ETS) als effiziente Massnahme zur Erreichung der Klimaziele. Für die Schweizer Marktteilnehmer ist diese essenziell. Das europäische System bietet deutlich mehr Liquidität und stabilere Preise. Dadurch entsteht mehr Planungssicherheit, was sich für die auf lange Investitionshorizonte ausgerichteten Industrien positiv auswirkt.

Nachteilige Rahmenbedingungen für Schweizer Kraftwerke sind zu bereinigen

Swisspower wünscht sich eine Angleichung der Regeln im Bereich der fossil-thermischen Kraftwerke. Diese werden in der Schweiz stärker in die Pflicht genommen als in der EU. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken sind zur Teilnahme am Emissionshandel verpflichtet. Zusätzlich zur Teilnahme am EHS wird bei fossil-thermischen

Kraftwerken in der Schweiz eine CO₂-Abgabe auf die für den Betrieb notwendigen Brennstoffe erhoben. Diese CO₂-Abgabe können sich die Betreiber allerdings nur teilweise zurückerstatten lassen, während anderen Anlagen, die ebenfalls zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind, die CO₂-Abgabe vollständig zurückerstattet wird. Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung lediglich im Umfang, in dem die Abgabe einen vom Bund festgelegten CO₂-Mindestpreis überschreitet. Dieser Mindestpreis wird auf Basis der externen Kosten abzüglich der Kosten für im EHS erworbene Emissionsrechte festgelegt. Dieser CO₂-Mindestpreis ist international einzigartig und stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar.

Mit der angestrebten Änderung für die Berechnung der externen Kosten in der vorliegenden Teilrevision der CO₂-Verordnung werden die bereits heute schlechteren Rahmenbedingungen in der Schweiz für fossil-thermische Kraftwerke zusätzlich verschlechtert. Dadurch können sie im Wettbewerb auf den europäischen Strommärkten nicht bestehen und werden in der Schweiz wohl nie zum Einsatz kommen.

Dies ist deshalb relevant, weil fossil-thermische Kraftwerke im kritischen Winterhalbjahr einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten oder bei grösseren Kraftwerksausfällen zum Einsatz kommen könnten. Geringere Produktion in der Schweiz muss durch zusätzliche Stromimporte ausgeglichen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Importe vor allem in den Wintermonaten ebenfalls durch den Einsatz von fossil-thermischen Kraftwerken bestritten werden. Die Importe würden jedoch dazu führen, dass der im Energiegesetz festgehaltene Richtwert von 5 TWh im Winterhalbjahr verfehlt würde, welcher zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit festgelegt wurde.

Auch mit Blick auf die Ausschreibung des Bundes für fossil-thermische Reservekraftwerke für die ergänzende Reserve ist diese Verschärfung nicht zielführend. Die zusätzlichen Kosten für Reservekraftwerke würden zwar abgegolten, fallen aber schlussendlich bei den Verbrauchern an.

Spezifische Bemerkungen und Anträge zum Verordnungsentwurf

Im vorliegenden Entwurf sehen wir folgenden Verbesserungsbedarf.

Art. 96b Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken

Zu Abs 3: Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhalten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden durch die CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, mehrfach belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossil-thermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher. Diese Anpassung ist daher rückgängig zu machen.

Zu Abs. 6: Zudem stellt der neu eingeführte Absatz 6 eine zusätzliche Dokumentationspflicht dar. Swisspower erachtet die Erfassung von Verbrauch und Lagerbeständen als weitaus ausreichend.

Antrag Art. 96b Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken

3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU ~~die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden~~ insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse.

6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über ~~Eingang, Ausgang und~~ Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.

Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen

Eine Zuteilung von Emissionsrechten sollte noch im Verpflichtungsjahr selbst stattfinden. Dies hilft für die Planung und die Einschätzung des Beschaffungsbedarfs. Eine frühere Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte ist daher für mehr Planungssicherheit wünschenswert.

Antrag Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen

Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 31. ~~Juni 2027~~ Dezember 2026.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Für erläuternde Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Swisspower AG



Ronny Kaufmann
CEO



Anne Wolf
Director Public Affairs / Communications

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Swisspower unterstützt die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) sowie dessen Verknüpfung mit dem europäischen System (EU-ETS) als effiziente Massnahme zur Erreichung der Klimaziele. Für die Schweizer Marktteilnehmer ist diese essenziell. Das europäische System bietet deutlich mehr Liquidität und stabilere Preise. Dadurch entsteht mehr Planungssicherheit, was sich für die auf lange Investitionshorizonte ausgerichteten Industrien positiv auswirkt.
Titel	8. Kapitel: CO2-Abgabe 2. Abschnitt: Rückerstattung der CO2-Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Nachteilige Rahmenbedingungen für Schweizer Kraftwerke sind zu bereinigen Swisspower wünscht sich eine Angleichung der Regeln im Bereich der fossil-thermischen Kraftwerke. Diese werden in der Schweiz stärker in die Pflicht genommen als in der EU. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken sind zur Teilnahme am Emissionshandel verpflichtet. Zusätzlich zur Teilnahme am EHS wird bei fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz eine CO2-Abgabe auf die für den Betrieb notwendigen Brennstoffe erhoben. Diese CO2-Abgabe können sich die Betreiber allerdings nur teil-weise zurückerstatten lassen, während anderen Anlagen, die ebenfalls zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind, die CO2-Abgabe vollständig zurückerstattet wird. Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung lediglich im Umfang, in dem die Ab-gabe einen vom Bund festgelegten CO2-Mindestpreis überschreitet. Dieser Mindestpreis wird auf Basis der externen Kosten abzüglich der Kosten für im EHS erworbene Emissions-rechte festgelegt. Dieser CO2-Mindestpreis ist international einzigartig und stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar. Mit der angestrebten Änderung für die Berechnung der externen Kosten in der vorlie-genden Teilrevision der CO2-Verordnung werden die bereits heute schlechteren Rah-menbedingungen in der Schweiz für fossil-thermische Kraftwerke zusätzlich verschlech-tert. Dadurch können sie im Wettbewerb auf den europäischen Strommärkten nicht be-stehen und werden in der Schweiz wohl nie zum Einsatz kommen. Dies ist deshalb relevant, weil fossil-thermische Kraftwerke im kritischen Winterhalbjahr einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten oder bei grösseren Kraft-werksausfällen zum Einsatz kommen könnten. Geringere Produktion in der Schweiz muss durch zusätzliche Stromimporte ausgeglichen werden. Es ist jedoch davon auszu-gehen, dass Importe vor allem in den Wintermonaten ebenfalls durch den Einsatz von fossil-thermischen Kraftwerken bestritten werden. Die Importe würden jedoch dazu füh-ren, dass der im Energiegesetz festgehaltene Richtwert von 5 TWh im Winterhalbjahr verfehlt würde, welcher zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit festgelegt wurde. Auch mit Blick auf die Ausschreibung des Bundes für fossil-thermische Reservekraft-werke für die ergänzende Reserve ist diese Verschärfung nicht zielführend. Die zusätz-lichen Kosten für Reservekraftwerke würden zwar abgegolten, fallen aber schlussend-lich bei den Verbrauchern an.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.
Begründung	Zu Abs 3: Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhalten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden durch die CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, mehrfach belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossil-thermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher. Diese Anpassung ist daher rückgängig zu machen. Zu Abs. 6: Zudem stellt der neu eingeführte Absatz 6 eine zusätzliche Dokumentationspflicht dar. Swisspower erachtet die Erfassung von Verbrauch und Lagerbeständen als weitaus ausreichend.

Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 31. Dezember 2026.
Begründung	Eine Zuteilung von Emissionsrechten sollte noch im Verpflichtungsjahr selbst stattfinden. Dies hilft für die Planung und die Einschätzung des Beschaffungsbedarfs. Eine frühere Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte ist daher für mehr Planungssicherheit wünschenswert.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)**Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme**

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Konkret soll für schwere Fahrzeuge hinsichtlich CO2-Emissionsvorschriften neu das Garantiegewicht (das vom Hersteller technisch maximal zugelassene Gewicht) und nicht das Gesamtgewicht (das zulässige Gewicht für den Strassenverkehr), massgebend sein (Art. 17cbis). Diese Anpassung folgt der EU-Regelung und sorgt für Klarheit, da für alle Fahrzeuge das Garantiegewicht bzw. der Stand ab Werk gilt. Hinsichtlich Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure schlägt der Bundesrat eine Änderung der Berechnungsmethode vom Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen vor (Anhang 3a). Ähnlich wie bei den neuen Wärmebezügern im Jahr 2025 wird für die bestehenden Wärmebezüger ein Absenkpfad eingeführt, welcher die fortschreitende Entwicklung auf dem Komfortwärmemarkt hin zu CO2-armen Wärmequellen widerspiegelt. Der TCS hat zu den beiden vorgeschlagenen Änderungen keine weiteren Anmerkungen. Jedoch bekräftigt der TCS seine wiederholte Forderung, dass die Mittel aus der Kompensationspflicht verstärkt in die Mobilität zu reinvestieren sind. Gemäss aktuellem CO2-Gesetz (Art. 28c, Abs. 3) zahlen Autofahrende einen Aufschlag von bis zu 5 Rappen pro Liter Treibstoff, welcher Kompensationsmassnahmen zugutekommt. Diese Kompensationsmassnahmen umfassen Bereiche wie z. B. Unternehmen (Industrie- und Prozesswärme etc.), Gebäude (insbesondere Heizsysteme) und die Landwirtschaft (Düngung etc.) sowie Projekte im Ausland. Nur ein Teil der generierten Mittel fliesst zurück in die Schweizer Mobilität. Gleichzeitig ist der Verkehr einer von drei Sektoren, für welchen das Klima- und Innovationsgesetz ambitionierte Richtwerte für die CO2-Reduktion vorschreibt (Art. 4 KIG). Bis 2050 soll der Schweizer Verkehr CO2-neutral sein. Es ist klar, dass nicht nur ein starkes Engagement sondern auch substanzielle Investitionen nötig sind, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, beispielsweise hinsichtlich Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und erneuerbare Treibstoffe.

Anhang: 20250702_Revision CO2-Verordnung_Stellungnahme TCS.pdf



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: ynl-klima@bafu.admin.ch

Vernier/Genf, 2. Juli 2025

Vernehmlassung 2025/22 über die Revision der CO₂-Verordnung per 1. Januar 2026

Position des TCS

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Schwerpunkt der vorgeschlagenen Ordnungsrevision ist die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems. Punktuell sind zudem die Zielwerte für neue Fahrzeuge und die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure betroffen.

Konkret soll für schwere Fahrzeuge hinsichtlich CO₂-Emissionsvorschriften neu das Garantiegewicht (das vom Hersteller technisch maximal zugelassene Gewicht) und nicht das Gesamtgewicht (das zulässige Gewicht für den Strassenverkehr), massgebend sein (Art. 17c^{bis}). Diese Anpassung folgt der EU-Regelung und sorgt für Klarheit, da für alle Fahrzeuge das Garantiegewicht bzw. der Stand ab Werk gilt.

Hinsichtlich Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure schlägt der Bundesrat eine Änderung der Berechnungsmethode vom Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen vor (Anhang 3a). Ähnlich wie bei den neuen Wärmebezügern im Jahr 2025 wird für die bestehenden Wärmebezügler ein Absenkpfad eingeführt, welcher die fortschreitende Entwicklung auf dem Komfortwärmemarkt hin zu CO₂-armen Wärmequellen widerspiegelt.

Der TCS hat zu den beiden vorgeschlagenen Änderungen keine weiteren Anmerkungen. Jedoch bekräftigt der TCS seine wiederholte Forderung, dass die Mittel aus der Kompensationspflicht verstärkt in die Mobilität zu reinvestieren sind. Gemäss aktuellem CO₂-Gesetz (Art. 28c, Abs. 3) zahlen Autofahrende einen Aufschlag von bis zu 5 Rappen pro Liter Treibstoff, welcher Kompensationsmassnahmen zugutekommt. Diese Kompensationsmassnahmen umfassen Bereiche wie z. B. Unternehmen (Industrie- und Prozesswärme etc.), Gebäude (insbesondere Heizsysteme) und die Landwirtschaft (Düngung etc.) sowie Projekte im Ausland. Nur ein Teil der generierten Mittel fliesst zurück in die Schweizer Mobilität.

Gleichzeitig ist der Verkehr einer von drei Sektoren, für welchen das Klima- und Innovationsgesetz ambitionierte Richtwerte für die CO₂-Reduktion vorschreibt (Art. 4 KIG). Bis 2050 soll der Schweizer Verkehr

CO₂-neutral sein. Es ist klar, dass nicht nur ein starkes Engagement sondern auch substanzielle Investitionen nötig sind, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, beispielsweise hinsichtlich Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und erneuerbare Treibstoffe.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Goetschi', enclosed within a hand-drawn oval loop.

Peter Goetschi
Zentralpräsident

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: a. Lastwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder b. Sattelschlepper nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerreichungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO2-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO2-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr 2030 mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO2-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).
Titel	Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.
Titel	Art. 46a Abs. 1 Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen, die neu am EHS teilnehmen und für Betreiber von Anlagen mit neuen Zuteilungselementen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46b Abs. 3 Anpassung der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46g Zusätzliche kostenlose Zuteilung bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.
Titel	Art. 134 Abs. 1 Bst. f Ziff. 2 Datenbearbeitung
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 135 Bst. dbis und dquater Anpassung der Anhänge
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 146ai Rückgabe von zu viel erhaltenen Emissionsrechten für Betreiber von Luftfahrzeugen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	(Art. 6 Abs. 3)
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Klammerverweis bei Anhangnummer (Art. 46 Abs. 1 und 1bis, 46a Abs. 2 sowie 46b Abs. 1 und 3)
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht. In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen, ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Klammerverweis bei Anhangnummer (Art. 46e und 46h)
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierischen Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden. Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem Technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff. 5.3 eine Klammer fehlt. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einsetzt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Varo Energy

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Wir schliessen uns grundsätzlich den Stellungnahmen der CARBURA (Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe) und Avenergy (Branchenverband der Mineralölwirtschaft) an.

Anhang: Stellungnahme CO2 Verordnung.pdf

VARO Energy Marketing AG

T +41 417 47 23 05

F +41 417 47 23 95

E barbara.muehlemann@varoenergy.com

The Quadrolith
Neuhofstrasse 22
6340 Baar
varoenergy.com

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail: vnk.klima@bafu.admin.ch

Datum: 2. Juli 2025

Betreff: Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens. VARO Energy ist ein Schweizer Unternehmen, welches mit seinen rund 500 Mitarbeiter in der Schweiz einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Schweiz mit Brenn- und Treibstoffen leistet.

Wir betreiben die letzte in der Schweiz aktive Raffinerie in Cressier (NE), welche rund 25-30% des Schweizer Bedarfs an Brenn- und Treibstoffen produziert. Daneben besitzen wir 5 eigene Tanklager in den Regionen Zürich, Innerschweiz, Basel und Westschweiz, welche nebst der lokalen Marktversorgung auch für die Pflichtlagerhaltung genutzt werden. Mit unserem Supply-Geschäft und unserer effizienten Logistik-Infrastruktur bedienen wir gesamthaft rund 40% des Schweizer Brenn- und Treibstoffmarktes.

1. Grundsätzliches zur CO₂-Verordnung

Wir schliessen uns grundsätzlich den Stellungnahmen der CARBURA (Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe) und Avenergy (Branchenverband der Mineralölwirtschaft) an.



2. Angleichung an das Emissionshandelssystem der Europäischen Union (EU-ETS)

Eigens konzentrieren wir uns in unserer Stellungnahme auf unsere einzigartige Position als Raffineur in der Schweiz und im Speziellen auf die in der Verordnung vorgesehene Angleichung an das Emissionshandelssystem der Europäischen Union (EU-ETS) über das Jahr 2026 hinaus.

Als einziger Raffineur und damit wichtiger industrieller Akteur, der von der Eidgenossenschaft als kritische Industrie für die Energieversorgung der Schweiz anerkannt ist, unterstützen wir eine pragmatische und kosteneffiziente Klimapolitik und schlagen die folgenden Empfehlungen vor, um eine faire Umsetzung zu gewährleisten und gleichzeitig die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Unsere Empfehlungen:

Verwendung von „nature-based“ CO₂-Kompensationen zulassen

Wir empfehlen, dass die Schweiz die begrenzte und kontrollierte Verwendung von hochwertigen und überprüfbaren „nature-based“ CO₂-Kompensationen in Betracht zieht, um einen Prozentsatz der Verpflichtungen aus dem Emissionshandelssystem (ETS) abzudecken, z.B. 50% der abzugebenden Emissionsrechte. Obwohl das EU-ETS diese Flexibilität derzeit ausschließt, würde eine spezielle Bestimmung für die Schweiz die Last der Einhaltung während des Übergangs zur Abschaffung der kostenlosen Zuteilungen verringern. Dies würde im derzeitigen Umfeld der Marktvolatilität eine dringend benötigte Entlastung bieten und gleichzeitig die Umweltintegrität und die Emissionsreduktion gewährleisten.

Erleichterung der Verwaltungsverfahren für die Nutzung von ausländischem Biogas

Biogas bietet eine kohlenstoffarme Alternative zu Gas aus fossilen Quellen und kann eine wesentliche Rolle bei der Dekarbonisierung der Energienutzung in der Industrie spielen. Obwohl es rechtlich zugelassen ist, besteht jedoch das Zertifizierungs- und Verwaltungssystem noch nicht, welches erforderlich ist, um diesen Rahmen in die Praxis umzusetzen. Wir ermutigen den Anpassungen, der Entwicklung der notwendigen Infrastruktur zur Validierung und Verwaltung von internationalem Biogas und Biogaszertifikaten höchste Priorität einzuräumen. Ohne ein funktionierendes System bleibt die Möglichkeit, Biogas als kohlenstoffarmen Ersatz zu verwenden, unpraktikabel.



Erweiterung der Förderfähigkeit von Energieeffizienzprojekten von ETS-Teilnehmern

Die Förderung von Maßnahmen, die von Betreibern von Anlagen, die am Emissionshandelssystem teilnehmen, umgesetzt werden, ist auf Projekte mit einer Kapitalrendite von weniger als 10% beschränkt, was viele Energieeffizienzmaßnahmen ausschließt. Als eine für die Schweiz kritische Industrie empfehlen wir, die Förderfähigkeit auf alle Projekte auszuweiten, die die Einhaltung der Ziele der Energievereinbarungen unterstützen. Dies ist besonders wichtig angesichts der Strafe von 20% auf die kostenlosen Zertifikate bei Nichteinhaltung, zusätzlich zum bereits rückwirkenden Verlust der Rückerstattung der Stromsteuer. Diese Möglichkeit wird die Einhaltung der Energiekonventionen fördern und die Akteure der Industrie dazu ermutigen, ehrgeizige Projekte in Angriff zu nehmen.

Wir unterstützen das Ziel der Schweiz, die Anpassung an das EU-ETS-System beizubehalten, um die klimapolitische Herausforderung zu bewältigen. Wir schlagen jedoch die Hinzufügung bedeutender Flexibilitätsmaßnahmen vor, um die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, einen Beitrag zu dieser Konsultation zu leisten, und bleiben offen für einen weiteren Dialog.

Freundliche Grüsse

VARO Energy Marketing AG



Barbara Mühlemann
Country President Switzerland

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Verwendung von „nature-based“ CO₂-Kompensationen zulassen Wir empfehlen, dass die Schweiz die begrenzte und kontrollierte Verwendung von hochwertigen und überprüfbaren „nature-based“ CO₂-Kompensationen in Betracht zieht, um einen Prozentsatz der Verpflichtungen aus dem Emissionshandelssystem (ETS) abzudecken, z.B. 50% der abzugebenden Emissionsrechte. Obwohl das EU-ETS diese Flexibilität derzeit ausschließt, würde eine spezielle Bestimmung für die Schweiz die Last der Einhaltung während des Übergangs zur Abschaffung der kostenlosen Zuteilungen verringern. Dies würde im derzeitigen Umfeld der Marktvolatilität eine dringend benötigte Entlastung bieten und gleichzeitig die Umweltintegrität und die Emissionsreduktion gewährleisten. Erleichterung der Verwaltungsverfahren für die Nutzung von ausländischem Biogas Biogas bietet eine kohlenstoffarme Alternative zu Gas aus fossilen Quellen und kann eine wesentliche Rolle bei der Dekarbonisierung der Energienutzung in der Industrie spielen. Obwohl es rechtlich zugelassen ist, besteht jedoch das Zertifizierungs- und Verwaltungssystem noch nicht, welches erforderlich ist, um diesen Rahmen in die Praxis umzusetzen. Wir ermutigen den Anpassungen, der Entwicklung der notwendigen Infrastruktur zur Validierung und Verwaltung von internationalem Biogas und Biogaszertifikaten höchste Priorität einzuräumen. Ohne ein funktionierendes System bleibt die Möglichkeit, Biogas als kohlenstoffarmen Ersatz zu verwenden, unpraktikabel. Erweiterung der Förderfähigkeit von Energieeffizienzprojekten von ETS-Teilnehmern Die Förderung von Maßnahmen, die von Betreibern von Anlagen, die am Emissionshandelssystem teilnehmen, umgesetzt werden, ist auf Projekte mit einer Kapitalrendite von weniger als 10% beschränkt, was viele Energieeffizienzmaßnahmen ausschließt. Als eine für die Schweiz kritische Industrie empfehlen wir, die Förderfähigkeit auf alle Projekte auszuweiten, die die Einhaltung der Ziele der Energievereinbarungen unterstützen. Dies ist besonders wichtig angesichts der Strafe von 20% auf die kostenlosen Zertifikate bei Nichteinhaltung, zusätzlich zum bereits rückwirkenden Verlust der Rückerstattung der Stromsteuer. Diese Möglichkeit wird die Einhaltung der Energiekonventionen fördern und die Akteure der Industrie dazu ermutigen, ehrgeizige Projekte in Angriff zu nehmen. Wir unterstützen das Ziel der Schweiz, die Anpassung an das EU-ETS-System beizubehalten, um die klimapolitische Herausforderung zu bewältigen. Wir schlagen jedoch die Hinzufügung bedeutender Flexibilitätsmaßnahmen vor, um die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verband Schweizer Flugplätze

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Wir danken für die Inkludierung unseres Verbandes in den Kreis der Adressaten der vorliegenden Revision. Der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) hat keine Einwände gegen die Revisionsvorlage. Wir erlauben uns lediglich im Hinblick auf die erweiterte künftigen Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen für die Luftfahrt in der Schweiz darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt (inkl. die Flugplätze) auf griffige, unkomplizierte ausführende Normen angewiesen ist.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Anhang: VSE Stellungnahme Teilrevision CO2-Verordnung.pdf

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Elektronisch an: vnl-klima@bafu.admin.ch

17. Juni 2025

Romina Schürch, Direktwahl +41 62 825 25 25, romina.schuerch@strom.ch

Stellungnahme zur Teilrevision der CO₂-Verordnung im EHS-Bereich

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt Ihnen für die Möglichkeit, zur Teilrevision der CO₂-Verordnung im EHS-Bereich Stellung nehmen zu können. Der VSE nimmt diese Gelegenheit gern wahr und äussert sich wie folgt:

I. Allgemeine Bemerkungen

Angleichung des Schweizer Emissionshandelssystems an EU ist notwendig und wird begrüsst

Der VSE befürwortet das Ziel der Klimaneutralität ab 2050 und der damit verbundenen Instrumente. Ein umfassendes und wirksames Lenkungssystem stellt nach Meinung des VSE den ökonomisch effizientesten Weg dar, um die Klimaziele zu erreichen. Daher steht der VSE weiterhin für die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS), sowie für die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS). Für die Schweizer Marktteilnehmer ist die Verknüpfung des Schweizer Systems mit dem viel grösseren europäischen Handelssystem essenziell. Das europäische System bietet deutlich mehr Liquidität und stabilere Preise. Dadurch entsteht mehr Planungssicherheit, was sich für die auf lange Investitionshorizonte ausgerichteten Industrien positiv auswirkt.

Für die Schweiz ist es von grosser Bedeutung, dass das Schweizer Emissionshandelssystem weiterhin im Einklang mit dem EU-ETS ist, sodass eine Kopplung der beiden Systeme möglich bleibt. Der VSE begrüsst daher die Angleichungen, um die Verknüpfung mit dem EU-ETS sowie auch die Ausnahme vom EU-CBAM aufrechtzuerhalten. Der VSE unterstützt auch die Verschärfungen bei den Berechnungsregeln für die Zuteilung kostenloser Emissionsrechte, welche zur Erreichung der Ziele der Klimaneutralität ab 2050 beitragen.

Die EU erweitert ihr bestehendes ETS auf weitere Sektoren, um die EU-Klimaziele für 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Das neue europäische Emissionshandelssystem 2 (EU-ETS 2) wird voraussichtlich ab 2027 in Kraft treten. Es soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung kosteneffizient reduziert werden. Diese Sektoren waren bisher nicht in das EU-ETS

integriert. Um die Verknüpfung mit dem EU-ETS bzw. zukünftig mit dem EU-ETS 2 und die Ausnahme vom EU-CBAM beizubehalten, ist es angezeigt, die Schweizer Regulierung entsprechend anzupassen, um allfällige Nachteile für die Schweiz zu verhindern.

Nachteilige Rahmenbedingungen für Schweizer Kraftwerke sind zu bereinigen

Der VSE wünscht sich auch eine Angleichung der Regeln im Bereich der fossil-thermischen Kraftwerke. Diese werden in der Schweiz stärker in die Pflicht genommen als in der EU. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken sind zur Teilnahme am Emissionshandel verpflichtet. Zusätzlich zur Teilnahme am EHS wird bei fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz eine CO₂-Abgabe auf die für den Betrieb notwendigen Brennstoffe erhoben. Diese CO₂-Abgabe können sich die Betreiber allerdings nur teilweise zurückerstatten lassen, während anderen Anlagen, die ebenfalls zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind, die CO₂-Abgabe vollständig zurückerstattet wird. Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung lediglich im Umfang, in dem die Abgabe einen vom Bund festgelegten CO₂-Mindestpreis überschreitet. Dieser Mindestpreis wird auf Basis der externen Kosten abzüglich der Kosten für im EHS erworbene Emissionsrechte festgelegt. Dieser CO₂-Mindestpreis ist international einzigartig und stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar.

Mit der angestrebten Änderung für die Berechnung der externen Kosten in der vorliegenden Teilrevision der CO₂-Verordnung werden die bereits heute schlechteren Rahmenbedingungen in der Schweiz für fossil-thermische Kraftwerke zusätzlich verschlechtert. Dadurch können sie im Wettbewerb auf den europäischen Strommärkten nicht bestehen und werden in der Schweiz wohl nie zum Einsatz kommen.

Dies ist deshalb relevant, weil fossil-thermische Kraftwerke im kritischen Winterhalbjahr einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten oder bei grösseren Kraftwerksausfällen zum Einsatz kommen könnten. Geringere Produktion in der Schweiz muss durch zusätzliche Stromimporte ausgeglichen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Importe vor allem in den Wintermonaten ebenfalls durch den Einsatz von fossil-thermischen Kraftwerken bestritten werden. Die Importe würden jedoch dazu führen, dass der im Energiegesetz festgehaltene Richtwert von 5 TWh im Winterhalbjahr verfehlt würde, welcher zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit festgelegt wurde.

Auch mit Blick auf die Ausschreibung des Bundes für fossil-thermische Reservekraftwerke für die ergänzende Reserve ist diese Verschärfung nicht zielführend. Die zusätzlichen Kosten für Reservekraftwerke würden zwar abgegolten, fallen aber schlussendlich bei den Verbrauchern an.

Den Wettbewerbsnachteil durch den vom Parlament beschlossenen CO₂-Mindestpreis kritisierte der VSE bereits bei früherer Gelegenheit. Der Mindestpreis stellt im Vergleich zum EU-ETS ein marktverzerrendes Element dar, das zu einer Doppelbelastung von fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz führt. Die marktverzerrende Doppelbelastung der Schweizer Kraftwerke muss auf Gesetzesesebene, auch im Hinblick auf ein Stromabkommen, behoben werden.

II. Spezifische Bemerkungen und Anträge zum Verordnungsentwurf

Bis eine Aufhebung der Doppelbelastung für fossil-thermische Kraftwerke auf Gesetzesstufe umgesetzt wird, sehen wir auf Verordnungsebene folgenden Verbesserungsbedarf.

Art. 96b Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken

Zu Abs 3: Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhalten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden durch die CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, mehrfach belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossil-thermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher. Diese Anpassung ist daher rückgängig zu machen.

Zu Abs. 6: Zudem stellt der neu eingeführte Absatz 6 eine zusätzliche Dokumentationspflicht dar. Der VSE erachtet die Erfassung von Verbrauch und Lagerbeständen als weitaus ausreichend.

Art. 96b Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken

3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse.

6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Eingang, ~~Ausgang und~~ Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.

Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen

Eine Zuteilung von Emissionsrechten sollte noch im Verpflichtungsjahr selbst stattfinden. Dies hilft für die Planung und die Einschätzung des Beschaffungsbedarfs. Eine frühere Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte ist daher für mehr Planungssicherheit wünschenswert.

Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen

Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 31. ~~Juni 2027~~ Dezember 2026.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für allfällige Rückfragen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
VSE / AES



Michael Frank
Direktor



Nadine Brauchli
Bereichsleiterin Energie

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Angeleichung des Schweizer Emissionshandelssystems an EU ist notwendig und wird begrüsst Der VSE befürwortet das Ziel der Klimaneutralität ab 2050 und der damit verbundenen Instrumente. Ein umfassendes und wirksames Lenkungssystem stellt nach Meinung des VSE den ökonomisch effizientesten Weg dar, um die Klimaziele zu erreichen. Daher steht der VSE weiterhin für die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS), sowie für die Verknüpfung des Schweizer EHS mit dem europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS). Für die Schweizer Marktteilnehmer ist die Verknüpfung des Schweizer Systems mit dem viel grösseren europäischen Handelssystem essenziell. Das europäische System bietet deutlich mehr Liquidität und stabilere Preise. Dadurch entsteht mehr Planungssicherheit, was sich für die auf lange Investitionshorizonte ausgerichteten Industrien positiv auswirkt. Für die Schweiz ist es von grosser Bedeutung, dass das Schweizer Emissionshandelssystem weiterhin im Einklang mit dem EU-ETS ist, sodass eine Kopplung der beiden Systeme möglich bleibt. Der VSE begrüsst daher die Angleichungen, um die Verknüpfung mit dem EU-ETS sowie auch die Ausnahme vom EU-CBAM aufrechtzuerhalten. Der VSE unterstützt auch die Verschärfungen bei den Berechnungsregeln für die Zuteilung kostenloser Emissionsrechte, welche zur Erreichung der Ziele der Klimaneutralität ab 2050 beitragen. Die EU erweitert ihr bestehendes ETS auf weitere Sektoren, um die EU-Klimaziele für 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Das neue europäische Emissionshandelssystem 2 (EU-ETS 2) wird voraussichtlich ab 2027 in Kraft treten. Es soll sicherstellen, dass die CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung kosteneffizient reduziert werden. Diese Sektoren waren bisher nicht in das EU-ETS integriert. Um die Verknüpfung mit dem EU-ETS bzw. zukünftig mit dem EU-ETS 2 und die Ausnahme vom EU-CBAM beizubehalten, ist es angezeigt, die Schweizer Regulierung entsprechend anzupassen, um allfällige Nachteile für die Schweiz zu verhindern.

Titel	8. Kapitel: CO2-Abgabe 2. Abschnitt: Rückerstattung der CO2-Abgabe
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Nachteilige Rahmenbedingungen für Schweizer Kraftwerke sind zu bereinigen Der VSE wünscht sich auch eine Angleichung der Regeln im Bereich der fossil-thermischen Kraftwerke. Diese werden in der Schweiz stärker in die Pflicht genommen als in der EU. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken sind zur Teilnahme am Emissionshandel verpflichtet. Zusätzlich zur Teilnahme am EHS wird bei fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz eine CO2-Abgabe auf die für den Betrieb notwendigen Brennstoffe erhoben. Diese CO2-Abgabe können sich die Betreiber allerdings nur teilweise zurückerstatten lassen, während anderen Anlagen, die ebenfalls zur Teilnahme am EHS verpflichtet sind, die CO2-Abgabe vollständig zurückerstattet wird. Bei fossil-thermischen Kraftwerken erfolgt die Rückerstattung lediglich im Umfang, in dem die Abgabe einen vom Bund festgelegten CO2-Mindestpreis überschreitet. Dieser Mindestpreis wird auf Basis der externen Kosten abzüglich der Kosten für im EHS erworbene Emissionsrechte festgelegt. Dieser CO2-Mindestpreis ist international einzigartig und stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil dar. Mit der angestrebten Änderung für die Berechnung der externen Kosten in der vorliegenden Teilrevision der CO2-Verordnung werden die bereits heute schlechteren Rahmenbedingungen in der Schweiz für fossilthermische Kraftwerke zusätzlich verschlechtert. Dadurch können sie im Wettbewerb auf den europäischen Strommärkten nicht bestehen und werden in der Schweiz wohl nie zum Einsatz kommen. Dies ist deshalb relevant, weil fossil-thermische Kraftwerke im kritischen Winterhalbjahr einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten oder bei grösseren Kraftwerksausfällen zum Einsatz kommen könnten. Geringere Produktion in der Schweiz muss durch zusätzliche Stromimporte ausgeglichen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Importe vor allem in den Wintermonaten ebenfalls durch den Einsatz von fossil-thermischen Kraftwerken bestritten werden. Die Importe würden jedoch dazu führen, dass der im Energiegesetz festgehaltene Richtwert von 5 TWh im Winterhalbjahr verfehlt würde, welcher zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit festgelegt wurde. Auch mit Blick auf die Ausschreibung des Bundes für fossil-thermische Reservekraftwerke für die ergänzende Reserve ist diese Verschärfung nicht zielführend. Die zusätzlichen Kosten für Reservekraftwerke würden zwar abgegolten, fallen aber schlussendlich bei den Verbrauchern an. Den Wettbewerbsnachteil durch den vom Parlament beschlossenen CO2-Mindestpreis kritisierte der VSE bereits bei früherer Gelegenheit. Der Mindestpreis stellt im Vergleich zum EU-ETS ein marktverzerrendes Element dar, das zu einer Doppelbelastung von fossil-thermischen Kraftwerken in der Schweiz führt. Die marktverzerrende Doppelbelastung der Schweizer Kraftwerke muss auf Gesetzesebene, auch im Hinblick auf ein Stromabkommen, behoben werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO₂-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt das BAFU insbesondere den jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.
Begründung	Zu Abs 3: Mit der vorliegenden Verordnungsänderung soll der Verweis auf die Wissenschaft gestrichen werden. Stattdessen wird gemäss Erläuterungen (S. 9) künftig der Klimakostensatz (social cost of carbon, SCC) zur Ermittlung der externen Kosten verwendet. Dadurch steigt der für die Rückerstattung der CO₂-Abgabe relevante CO₂-Mindestpreis und damit die Verzerrung massiv an. Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhalten die CO₂-Abgabe künftig nur noch zurückerstattet, wenn die Kosten für Emissionsrechte auf ein Vielfaches der heute gehandelten Preise steigen. Sie werden durch die CO₂-Abgabe und die Verpflichtung, Emissionsrechte zu erwerben, mehrfach belastet. Diese Doppelbelastung verhindert fossilthermische Kraftwerke am Markt gänzlich. Bei Reservekraftwerken würde die Doppelbelastung für Betreiber zwar abgegolten, die zusätzlichen Kosten zahlen aber letztlich die Verbraucher. Diese Anpassung ist daher rückgängig zu machen. Zu Abs. 6: Zudem stellt der neu eingeführte Absatz 6 eine zusätzliche Dokumentationspflicht dar. Der VSE erachtet die Erfassung von Verbrauch und Lagerbeständen als weitaus ausreichend.

Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 31. Dezember 2026.
Begründung	Eine Zuteilung von Emissionsrechten sollte noch im Verpflichtungsjahr selbst stattfinden. Dies hilft für die Planung und die Einschätzung des Beschaffungsbedarfs. Eine frühere Zuteilung der kostenlosen Emissionsrechte ist daher für mehr Planungssicherheit wünschenswert.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Die Textilpflegebranche wird durch verschiedene Artikel in der CO2-Verordnung massgeblich betroffen. Grundsätzlich unterstützen wir die Stellungnahme von economiesuisse zur Revision der CO-Verordnung, da sie auch für den Textilpflegesektor in der Schweiz relevant ist. Insbesondere möchten wir auf folgende Punkte zusätzlich eingehen: 1. Sichere und bezahlbare Stromversorgung als Grundlage „Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels.“ Die zunehmende Elektrifizierung in der Textilpflege (z. B. durch elektrische Dampferzeugung, Wärmepumpen oder Photovoltaik) erhöht den Strombedarf und die Belastung der Stromnetze. Die Verfügbarkeit und Preisentwicklung elektrischer Energie ist daher zentral für unsere Zukunftsfähigkeit. 2. Wettbewerbsfähigkeit erhalten – Betriebskosten berücksichtigen „Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert nicht nur Investitionen, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich [...].“ Für Textilpflegebetriebe bedeutet dies, dass der Ersatz fossiler Energiequellen (Öl-/Gasheizungen) durch klimafreundliche Alternativen mit zusätzlichen laufenden Kosten verbunden ist. Die Forderung, auch Betriebskosten teilweise durch Förderung zu decken, ist daher für unsere Branche besonders wichtig. Forderungen des Textilpflegesektors 1. Strompreise und Versorgungssicherheit müssen bei politischen Entscheidungen zentral berücksichtigt werden. 2. Fördermittel dürfen sich nicht nur auf Investitionen beschränken – auch Betriebskosten neuer emissionsarmer Technologien müssen berücksichtigt werden. 3. Kantonale oder alternative Zielvereinbarungen zur Effizienzverbesserung müssen gleichwertig anerkannt werden. 4. Branchenspezifische Unterstützung ist notwendig, um Wettbewerbsnachteil im internationalen Vergleich zu vermeiden.

Anhang: [b_Stellungnahme VTS_CO2 Verordnung_25_07_02.pdf](#)



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch:
vnl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 1. Juli 2025 / MS

Stellungnahme VTS: Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Der Verband Textilpflege Schweiz VTS ist Repräsentant und Sprecher der schweizerischen Textilpflegebranche. Er vereint über 200 Textilreinigungen, Wäschereien und Zulieferfirmen mit insgesamt rund 3000 Beschäftigten. Seine Mitglieder vereinen rund drei Viertel des in der Schweiz in der Textilpflegebranche realisierten Umsatzes – mit anderen Worten: die grössten und wichtigsten Textilpflegebetriebe sind im VTS organisiert.

Die Textilpflegebranche wird durch verschiedene Artikel in der CO₂-Verordnung massgeblich betroffen. Grundsätzlich unterstützen wir die Stellungnahme von economiesuisse zur Revision der CO₂-Verordnung, da sie auch für den Textilpflegesektor in der Schweiz relevant ist. Insbesondere möchten wir auf folgende Punkte zusätzlich eingehen:

1. Sichere und bezahlbare Stromversorgung als Grundlage

„Eine sichere und erschwingliche Stromversorgung ist Voraussetzung für die Erreichung des Netto-Null-Ziels.“

Die zunehmende Elektrifizierung in der Textilpflege (z. B. durch elektrische Dampferzeugung, Wärmepumpen oder Photovoltaik) erhöht den Strombedarf und die Belastung der Stromnetze. Die Verfügbarkeit und Preisentwicklung elektrischer Energie ist daher zentral für unsere Zukunftsfähigkeit.



VTS | ASET

Verband Textilpflege Schweiz
Association suisse des entreprises
d'entretien des textiles

2. Wettbewerbsfähigkeit erhalten – Betriebskosten berücksichtigen

„Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert nicht nur Investitionen, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich [...].“

Für Textilpflegebetriebe bedeutet dies, dass der Ersatz fossiler Energiequellen (Öl-/Gasheizungen) durch klimafreundliche Alternativen mit zusätzlichen laufenden Kosten verbunden ist. Die Forderung, auch Betriebskosten teilweise durch Förderung zu decken, ist daher für unsere Branche besonders wichtig.

3. Flexibilität bei Zielvereinbarungen und Effizienzbewertung

„Nicht alle Unternehmen haben eine Bundeszielvereinbarung [...]. Die Einbeziehung weiterer Instrumente [...] ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz.“

Die Textilpflegebranche profitiert von einer anerkannten Vielfalt an Instrumenten zur Effizienzbeurteilung – etwa kantonale Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne. Diese Flexibilität schützt kleinere Unternehmen und fördert individuelle Lösungen.

Forderungen des Textilpflegesektors

1. **Strompreise und Versorgungssicherheit** müssen bei politischen Entscheidungen zentral berücksichtigt werden.
2. **Fördermittel** dürfen sich nicht nur auf Investitionen beschränken – auch **Betriebskosten** neuer emissionsarmer Technologien müssen berücksichtigt werden.
3. **Kantonale oder alternative Zielvereinbarungen** zur Effizienzverbesserung müssen gleichwertig anerkannt werden.
4. **Branchenspezifische Unterstützung** ist notwendig, um Wettbewerbsnachteile im internationalen Vergleich zu vermeiden.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Berücksichtigung unseres Anliegens und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VTS

Marco Wackerlig
Präsident

Melanie Saner
Geschäftsführerin

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	3. Flexibilität bei Zielvereinbarungen und Effizienzbewertung „Nicht alle Unternehmen haben eine Bundeszielvereinbarung [...]. Die Einbeziehung weiterer Instrumente [...] ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz.“ Die Textilpflegebranche profitiert von einer anerkannten Vielfalt an Instrumenten zur Effizienzbeurteilung – etwa kantonale Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne. Diese Flexibilität schützt kleinere Unternehmen und fördert individuelle Lösungen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Verband der Schweizer Gasindustrie (VSG)

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Der VSG beantragt, Art. 96b Abs. 3 CO ₂ -V wie folgt zu ergänzen: "[...] Alternativ kann die entsprechende Menge an Treibhausgasen auch durch Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, so dass keine externen Kosten nach Artikel 17 des CO ₂ -Gesetzes entstehen."
Begründung	Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO ₂ -Abgabe auf Basis CO ₂ -Schadenskosten stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden ist. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes. Daher beantragt der VSG eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit. Diese soll sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen abgefedert werden. Ein Ausgleich durch CO ₂ -Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland trägt zur Zielerreichung der Schweizer sowie der globalen Klimaziele bei. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	CO ₂ -Kompensation
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Mit den Implikationen, die sich aus dem Methodenwechsel zur Berechnung der externen Kosten von CO ₂ -Emissionen ergeben, ist der VSG nicht einverstanden. Die Unsicherheiten bei der Berechnung rechtfertigen keine Verdreifachung des Kostensatzes, welche zu erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken führen. Der VSG schlägt daher eine Ergänzung von Art. 96b Abs. 3 vor, die die wirtschaftliche Tragbarkeit berücksichtigt, ohne das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Vernehmlassungsantwort zur Verordnungsanpassung Art. 17cbis CO-Verordnung Eingabe des VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz I. Vorbemerkung Der Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS) vertritt seit 1956 die Interessen der unabhängigen Fahrzeughändler in der Schweiz. Unsere Mitglieder sind sowohl im Neu- als auch im Occasionsfahrzeughandel tätig und tragen wesentlich zur Versorgung des Marktes mit wettbewerbsfähigen Mobilitätslösungen bei. Der VFAS engagiert sich insbesondere für faire Rahmenbedingungen und gegen regulatorische Eingriffe, welche den freien Wettbewerb, die Konsumentenwahl und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Branche gefährden. Mit Blick auf die vorgeschlagene Anpassung von Art.17cbis CO-Verordnung bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nehmen wie folgt Stellung. II. Bemerkungen zu Art. 17cbis – Zustimmung mit Änderungsanträgen Der VFAS begrüsst die grundsätzliche Zielsetzung der vorgeschlagenen Anpassung, nämlich die Klarstellung des Geltungsbereichs sowie die Referenz auf das technisch zulässige Gesamtgewicht gemäss Herstellerbescheinigung (Garantiegewicht). Damit wird eine Forderung aufgegriffen, die der VFAS bereits im Rahmen der Totalrevision der CO-Verordnung per 1. Januar 2025 eingebracht hat. Trotz Zustimmung zum Grundsatz sehen wir folgenden Präzisierungsbedarf: Korrektur der Titelformulierung Die Bestimmung bezieht sich auf schwere Motorwagen (Lastwagen), nicht jedoch auf Lieferwagen. Die missverständliche Titelformulierung ist redaktionell zu bereinigen. Einbezug von 6x2-Fahrzeugen mit Herstellerbescheinigung Die vorgeschlagene Regelung sollte konsequenterweise auch für Fahrzeuge mit 6x2-Achsanordnung gelten, sofern eine herstellerseitige Bescheinigung zum zulässigen Gesamtgewicht (Garantiegewicht) vorliegt. Dies dient der Gleichbehandlung aller technisch vergleichbaren Fahrzeugkonfigurationen. Klarstellung: Keine Ausweitung des Geltungsbereichs beabsichtigt Der erläuternde Bericht geht davon aus, dass mit der neuen Regelung «tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich der CO-Verordnung» gelangen könnten. Dem widersprechen wir ausdrücklich: Die Regelung dient einzig der Klärung der anwendbaren Kriterien im Zeitpunkt der Bestellung und stellt keine Ausweitung dar. Es wird lediglich der Abgrenzungskonflikt zwischen CO-Verordnung und LSVA-Logik (Betriebsgewicht vs. technisches Gewicht) sachgerecht aufgelöst. III. Zusatzantrag: Aufhebung sämtlicher «Swiss Finishes» in der CO-Verordnung Der VFAS fordert mit Nachdruck die vollständige Aufhebung aller Swiss-Finish-Bestimmungen, welche über das EU-Recht hinausgehen und die Marktteilnehmer in der Schweiz strukturell benachteiligen. Beispiele für solche Swiss Finishes sind u.a.: kein Bonus für ZLEV-Fahrzeuge 2028–2029, Frist nach Art 17d, (EU 3 Monate, CH 6 Monate/5000km, bzw. 12 Monate),

	keine Nischenziele CH, differenzierende Gewichtsklassenlogik bei LNF, Ausschluss der US-Verbrauchswerte (FTP-Zyklus), Abrechnungsmethodik (EU 2025-2028 kumuliert, CH Einzelabrechnung / Jahr). Diese Sonderregelungen führen zu: massiven Sanktionsrisiken (300–550 Mio. CHF gemäss VFAS-Schätzung), Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem EU-Raum, unnötiger Rechts- und Planungskomplexität, einem Preisschub bei Neufahrzeugen mit inflationärer Wirkung, reduzierter Markenvielfalt und Innovationskraft. Der VFAS fordert deshalb eine konsequente Orientierung am europäischen Ambitionsniveau («equal level of ambition») – ohne zusätzliche regulatorische Verschärfungen auf Verordnungsstufe. Die Klimaziele müssen durch marktkonforme Anreizsysteme und nicht durch überzogene Repression erreicht werden. IV. Fazit / Antrag Der VFAS beantragt: Zustimmung zur Regelung gemäss Art. 17cbis, jedoch mit den folgenden Änderungen: Titelanpassung («Lastwagen» statt «Lieferwagen»), Ausdehnung auf 6x2-Fahrzeuge mit Herstellerbescheinigung, Klarstellung, dass keine Erweiterung des Geltungsbereichs erfolgt. Aufhebung sämtlicher Swiss-Finish-Regelungen in der CO-Verordnung zur Sicherstellung von Wettbewerbsneutralität und Rechtsklarheit. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung. Mit freundlichen Grüssen Roger Kunz Präsident Stephan Jäggi Geschäftsleiter VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz Bremgarterstrasse 75 5610 Wohlen www.vfas.ch info@vfas.ch +41 (0)56 619 71 32
--	---

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Verkehr
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben

Gegenvorschlag	--
Begründung	Vernehmlassungsantwort zur Verordnungsanpassung Art. 17cbis CO-Verordnung Eingabe des VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz I. Vorbemerkung Der Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS) vertritt seit 1956 die Interessen der unabhängigen Fahrzeughändler in der Schweiz. Unsere Mitglieder sind sowohl im Neu- als auch im Occasionsfahrzeughandel tätig und tragen wesentlich zur Versorgung des Marktes mit wettbewerbsfähigen Mobilitätslösungen bei. Der VFAS engagiert sich insbesondere für faire Rahmenbedingungen und gegen regulatorische Eingriffe, welche den freien Wettbewerb, die Konsumentenwahl und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Branche gefährden. Mit Blick auf die vorgeschlagene Anpassung von Art.17cbis CO-Verordnung bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nehmen wie folgt Stellung. II. Bemerkungen zu Art. 17cbis – Zustimmung mit Änderungsanträgen Der VFAS begrüsst die grundsätzliche Zielsetzung der vorgeschlagenen Anpassung, nämlich die Klarstellung des Geltungsbereichs sowie die Referenz auf das technisch zulässige Gesamtgewicht gemäss Herstellerbescheinigung (Garantiegewicht). Damit wird eine Forderung aufgegriffen, die der VFAS bereits im Rahmen der Totalrevision der CO-Verordnung per 1. Januar 2025 eingebracht hat. Trotz Zustimmung zum Grundsatz sehen wir folgenden Präziserungsbedarf: Korrektur der Titelformulierung Die Bestimmung bezieht sich auf schwere Motorwagen (Lastwagen), nicht jedoch auf Lieferwagen. Die missverständliche Titelformulierung ist redaktionell zu bereinigen. Einbezug von 6x2-Fahrzeugen mit Herstellerbescheinigung Die vorgeschlagene Regelung sollte konsequenterweise auch für Fahrzeuge mit 6x2-Achsanordnung gelten, sofern eine herstellereitige Bescheinigung zum zulässigen Gesamtgewicht (Garantiegewicht) vorliegt. Dies dient der Gleichbehandlung aller technisch vergleichbaren Fahrzeugkonfigurationen. Klarstellung: Keine Ausweitung des Geltungsbereichs beabsichtigt Der erläuternde Bericht geht davon aus, dass mit der neuen Regelung «tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich der CO-Verordnung» gelangen könnten. Dem widersprechen wir ausdrücklich: Die Regelung dient einzig der Klärung der anwendbaren Kriterien im Zeitpunkt der Bestellung und stellt keine Ausweitung dar. Es wird lediglich der Abgrenzungskonflikt zwischen CO-Verordnung und LSVA-Logik (Betriebsgewicht vs. technisches Gewicht) sachgerecht aufgelöst. III. Zusatzantrag: Aufhebung sämtlicher «Swiss Finishes» in der CO-Verordnung Der VFAS fordert mit Nachdruck die vollständige Aufhebung aller Swiss-Finish-Bestimmungen, welche über das EU-Recht hinausgehen und die Marktteilnehmer in der Schweiz strukturell benachteiligen. Beispiele für solche Swiss Finishes sind u.a.: kein Bonus für ZLEV-Fahrzeuge 2028–2029, Frist nach Art 17d, (EU 3 Monate, CH 6 Monate/5000km, bzw. 12 Monate), keine Nischenziele CH, differenzierende Gewichtsklassenlogik bei LNF, Ausschluss der US-Verbrauchswerte (FTP-Zyklus), Abrechnungsmethodik (EU 2025-2028 kumuliert, CH Einzelabrechnung / Jahr).

Diese Sonderregelungen führen zu:

massiven Sanktionsrisiken (300–550 Mio. CHF gemäss VFAS-Schätzung),
Wettbewerbsnachteilen gegenüber dem EU-Raum,
unnötiger Rechts- und Planungskomplexität,
einem Preisschub bei Neufahrzeugen mit inflationärer Wirkung,
reduzierter Markenvielfalt und Innovationskraft.

Der VFAS fordert deshalb eine konsequente Orientierung am europäischen Ambitionsniveau («equal level of ambition») – ohne zusätzliche regulatorische Verschärfungen auf Verordnungsstufe. Die Klimaziele müssen durch marktkonforme Anreizsysteme und nicht durch überzogene Repression erreicht werden.

IV. Fazit / Antrag

Der VFAS beantragt:

Zustimmung zur Regelung gemäss Art. 17cbis, jedoch mit den folgenden Änderungen:

Titelanpassung («Lastwagen» statt «Lieferwagen»),

Ausdehnung auf 6x2-Fahrzeuge mit Herstellerbescheinigung,

Klarstellung, dass keine Erweiterung des Geltungsbereichs erfolgt.

Aufhebung sämtlicher Swiss-Finish-Regelungen in der CO-Verordnung zur Sicherstellung von Wettbewerbsneutralität und Rechtsklarheit.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Roger Kunz
Präsident

Stephan Jäggi
Geschäftsleiter

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
www.vfas.ch | info@vfas.ch | +41 (0)56 619 71 32

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli Sehr geehrte Damen und Herren Besten Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht. Bei der Teilrevision des CO2-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen. Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüssen Cyril Heim, Verein Klimaschutz Schweiz

Anhang: VKS_Stellungnahme_CO2V.pdf

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO2V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren.

Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert

¹ Bundesrat Röstli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))

des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: a. Lastwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder b. Sattelschlepper nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS: 1. mit einer Achskonfiguration von 4 x 2 und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerechnungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Veraltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Titel	Ziff. 3.4
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Klammerverweis bei Anhangnummer (Art. 46 Abs. 1 und 1bis, 46a Abs. 2 sowie 46b Abs. 1 und 3)
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht. In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren.

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Klammerverweis bei Anhangnummer (Art. 46e und 46h)
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden. Angesichts der Gratzuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem synthetischen Treibstoff einsetzt.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Besten Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme. Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Ländern sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen.

Anhang: WWF_Vernehmlassung CO2V 2025 (3).pdf



WWF Schweiz
Patrick Hofstetter
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 22 77
Patrick.Hofstetter@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Elektronisch an:

Zürich, 10. Juni 2025

Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zu dieser Verordnungsänderung Stellung nehmen zu können. Da es weitgehend um den Nachvollzug der EU-Gesetzgebung geht, beschränken wir uns auf wenige Punkte in unserer Detailstellungnahme.

Da EU-Regelungen Kompromisse zwischen Länder sind, die wirtschaftlich sehr unterschiedliche Voraussetzungen haben, sind EU-Regeln immer als das absolute Minimum zu verstehen. Die Schweiz sollte sich deshalb in der Umsetzung an den ambitionierten Länder Nordwesteuropas orientieren, den Nachvollzug ohne Zeitverzögerung umsetzen und allfällige Harmonisierungsmassnahmen mit weitergehenden nationalen Gesetzgebungen ergreifen. Zudem hätten wir erwartet, dass die Beimischregelung für die Luftfahrt ebenfalls spätestens in dieser Vernehmlassung geregelt würde und über die Minimalquoten der EU hinausgeht.

Bei der Teilrevision des CO₂-Gesetzes scheint sich das Parlament zudem nicht bewusst gewesen zu sein, dass die Luftfahrt weiterhin von Gratisallokationen profitiert, um die Beimischung zu finanzieren. Um Mehrfachförderungen innerhalb einer Branche zu verhindern, unterstützen wir deshalb das Anliegen des Bundesrates, dass verbleibende Auktionseinkommen aus dem EHS der Luftfahrt nicht auch noch für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, sondern in alternative internationale Klimaschutzmassnahmen (inkl. internationale Tag- und Nachtzüge) fliessen zu lassen. Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Dr. Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes

Dr. Patrick Hofstetter
Fachgruppenleiter Klima und Energie



Stellungnahme zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂V)

Generell

Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystems für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt, aber Windfall-Profit für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen.

Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind.

EHS für die Luftfahrt

Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

EHS für die Industrie

Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profit zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen.

Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen.

Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden



konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratiszuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten.

Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratiszuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge

Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent!

Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen.

Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist.¹ Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen.

Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO₂-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigten Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.

Chronologische Detailkommentare

Art. 17c (Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge)

Wir begrüssen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem

¹ Bundesrat Rösli am 20.12.2023 im Nationalrat: «Es ist richtig, Herr Nationalrat Clivaz, dass im Moment ein tieferer Wert diskutiert wird. Es wird aber wohl Ende 2024 werden, bis dieser Wert in der EU geklärt ist. Wir werden, Stand heute, diese 70 Prozent aufnehmen. Wir stellen in der EU eine gewisse Opposition fest, es ist nicht sicher, dass der tiefere Wert übernommen wird. Wenn er übernommen wird, müsste er dann in einer nächsten Gesetzesrevision - **das ist klar, das würden wir so vorschlagen** - ins Schweizer Gesetz übernommen werden.» (siehe [Amtliches Bulletin](#))



Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version.

Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielerechnungsberechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO₂-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr 2030 mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO₂-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Art 46 Abs.1bis

Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Art 96b Abs.1

Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Anhang 3a

Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Anhang 9

Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.



In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Anhang 15

Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist.

In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird.

Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden. Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Neuwagenflottenziele für schwere Fahrzeuge Beim Instrument der Emissionsvorschriften für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge besteht noch viel eklatanter als in der hier unterbreiteten Detailfrage auf Stufe Gesetz ausgewiesener Handlungsbedarf für Bundesrat und Verwaltung. Während die EU für das Jahr 2030 von ihren Herstellern und Importeuren eine CO2-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlangt, verlangt die Schweiz bisher nur eine Reduktion um 30 Prozent! Geschuldet ist dieser Umstand ausschliesslich dem politischen Timing der EU. Die EU hat während der Parlamentsberatung in der Schweiz diese wichtige Verschärfung beschlossen. Der Bundesrat hat anlässlich der Debatte im Nationalrat klar signalisiert, dass er dem Parlament eine entsprechende Gesetzesänderung unterbreiten wird, sobald der EU-Entscheid definitiv ist. Diese Voraussetzung ist mittlerweile erfüllt. Die entsprechende Minderheit wurde aufgrund dieser Zusage zurückgezogen. Entsprechend ist dem Parlament eine Teilrevision des CO2-Gesetzes von Art. 10 Abs. 2 Bst. b zu unterbreiten, da bei einer Änderung anlässlich der nächsten Totalrevision die Schweiz vom von der EU gewählten Zeitplan abkäme. Da anlässlich der nächsten Totalrevision ohnehin massive Anstrengungen notwendig sein werden, damit die Schweiz den von der Bevölkerung 2023 bestätigen Wert des Klimaschutzgesetzes KIG zur Treibhausgasreduktion von -57 Prozent bis 2040 erreichen kann, ist eine politisch von niemandem geforderte Schweizer Sonderregelung, die rein terminlichen Umständen geschuldet ist, unbedingt zu vermeiden.
Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux véhicules lourds suivants : a. camions au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou b. tracteurs à sellette au sens de l'art. 11, al. 2, let. i, OETV : 1. avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids garanti supérieur à 16 t, ou
Begründung	Wir begrüßen die Änderung, dass neu das Garantiegewicht anstelle des Gesamtgewichtes massgebend ist. Primär, weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden ist. Dass nur für einen Teil der LKW-Flotte ein Flottenziel existiert, erachten wir nämlich als bedeutenden Mangel dieser Zielwerte. Mit dem Stand ab Werk folgt diese Umsetzung der Logik dieses Instrumentes, wonach die Hersteller der Fahrzeuge in die Pflicht genommen werden sollen, was mit dem vom Hersteller höchsten zugelassenen Gewicht besser erfüllt wird als mit der aktuellen Version. Wir möchten beliebt machen, diese Regelung bereits für die Zielereichungsrechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr zu berücksichtigen. Die entsprechenden Berechnungen werden von der Verwaltung ja ohnehin erst im nächsten Jahr angestellt, wenn die in dieser Vorlage enthaltenen Anpassungen bereits in Kraft sein werden. Ansonsten hätte die Schweiz eine von der EU abweichende Regelung, was nicht der Absicht des Gesetzgebers ist, zumal der Bundesrat auch nicht anlässlich der letztjährigen Vernehmlassung zur CO2-Verordnung auf diesen materiellen Unterschied zur EU hingewiesen hat. Wir weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass im Sinne der Erwartungssicherheit schnellstmöglich – zwingend jedoch per 1.1. 2030 des CO2-Gesetzes bzgl. dieser Flottenziele für schwere Fahrzeuge geändert werden muss, da ansonsten die Schweiz im Jahr 2030 mit Abstand das schwächste Flottenziel von ganz Europa aufweist. Nolens volens hat die Schweiz nicht EU-analog legiferiert, weil zwischen der Botschaft des Bundesrates und der Schlussabstimmung zum CO2-Gesetz die EU die Reduktionsziele für schwere Fahrzeuge von -30 auf -45% massiv verschärft hat (siehe generelle Bemerkungen oben).

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Generell Bis heute hat die Übernahme des EU-Emissionshandelssystem für die Schweiz keine nennenswerte zusätzliche Emissionsreduktionen beanreizt aber Windfall-Profite für die emissionsstärksten Industriebranchen generiert. Die CO₂-Abgabe und die Zielvereinbarung mit Verminderungspflicht hätten mindestens vergleichbare Resultate erbracht und dies ohne verzerrende Subventionen zugunsten emissionsintensiven Branchen zu generieren. Geht es nach der EU, soll sich dies nun endlich ändern durch den steileren Absenkpfad der total zur Verfügung stehenden Emissionsrechten (Cap) und der graduellen Reduktion der kostenlosen Zuteilung. Falls die EU damit erfolgreich ist und die Reduktionspfade bis 2040 wie diskutiert verschärft, dürften deutlich höhere Preise für Emissionsrechte resultieren, weshalb betroffene Unternehmen jegliche Verordnungs- und Interpretationslücke zu ihren Gunsten nutzen werden. Wir bitten deshalb das UVEK, seine Aufsichtspflicht künftig besonders ernst zu nehmen. Zudem möchten wir hier betonen, dass die Schweiz bezüglich höherer Ambitionen nicht an die EU-Vorgaben gebunden ist, sondern strengere resp. wirksamere Regelungen im Rahmen des Linking-Abkommens zwischen dem EU-EHS und dem CH-EHS zulässig sind. EHS für die Industrie Nach wie vor erhalten gewisse Industrieanlagen mehr Emissionsrechte gratis zugeteilt, als sie für ihre eigenen Emissionen brauchen. Die Zuteilung von mehr Gratisemissionsrechten als für die Emissionen der betroffenen Industrieanlage gebraucht werden, darf ab 2026 nicht mehr vorkommen, um Windfall-Profite zu unterbinden. Die Benchmarks sind für die Anwendung im Rahmen des CH-EHS entsprechend dort zu verschärfen, wo dies ansonsten zu einer zu hohen Zuteilung bzw. zu einer überschüssigen Zuteilung führen würde. Der ohnehin vorhandene emissionsarme CH-Strommix muss in den Benchmarks berücksichtigt werden. Dies, um neben dem Level-Playing-Field zwischen EHS-Unternehmen in der Schweiz und EHS-Unternehmen in der EU auch zumindest ansatzweise für gleichlangen Spiesse zwischen Schweizer Unternehmen innerhalb und Schweizer Unternehmen ausserhalb des EHS zu sorgen. Die im CH-EHS verwendeten Benchmarks basieren auf EU-weiten Daten (ohne Schweizer Anlagen). Die Schweiz misst sich hier also mit Ländern in denen die Ressourcen für einen griffigen Klimaschutz weit unterhalb derjenigen der Schweiz liegen. Das EHS wurde für zwei Sektoren erschaffen: Die fossile Energieproduktion und die Schwerindustrie. Während in anderen Ländern im Bereich der fossilen Energieproduktion via EHS nennenswerte Reduktionen erreicht werden konnten (siehe Kohleverstromung in Deutschland), sind die im Bereich der Schwerindustrie erzielten Effekte aufgrund von Gratzuteilungen, als Präventionsmassnahme gegen Carbon Leakage nicht nur in der Schweiz, sondern europaweit bescheiden ausgefallen. Da die Schweiz topografiebedingt schon länger keine nennenswerte fossile Energieproduktion mehr betreibt – ist die Bilanz hierzulande zusätzlich ernüchternd. Gewisse Konzerne konnten sich in den letzten Jahren sogar ein Reservepolster an gratis zugeteilten Emissionsrechten aufbauen, was dazu führen wird, dass nun anstehende Verschärfungen erst mit grosser Verzögerung ihre Wirkung entfalten werden. Um die Versäumnisse der letzten Jahre zu kompensieren und dafür zu sorgen, dass das EHS rasch auch im Sektor Schwerindustrie an Wirkkraft gewinnt, braucht es deshalb einmalige Löschungen von Emissionsrechten. Einzelne EHS-Unternehmen erhalten aktuell über 10mal mehr Gratisemissionsrechte zugeteilt, als sie selbst für ihre Emissionen bräuchten – Überschüsse können gehandelt oder für spätere Jahre zurückgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob einzelne Firmen nicht im Übermass von Gratzuteilungen profitieren für in der Vergangenheit implementierte Massnahmen, die bei heutiger Umsetzung und unter der aktuellen Gesetzgebung nicht mehr in demselben Ausmass lohnenswert wären.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Der Bundesrat argumentiert, dass bereits gewisse Anreize bestünden, einen Fahrplan nach Artikel 5 KIG zu erstellen. Wir gehen davon aus, dass damit die Pflicht zur Erstellung eines Fahrplans gemeint ist, falls sich Unternehmen für Fördergelder nach Artikel 6 KIG bewerben wollen. Da die wenigsten der über 90 Teilnehmenden einen freiwilligen Dekarbonisierungsplan gemäss KIG erstellen und nicht alle durch kantonale Vorschriften durch den Grossverbraucherartikel oder eine Zielvereinbarung erfasst sind, entsteht durch die vom Bundesrat geplante Abweichung von der EU-Regelung, also durch den Verzicht auf ein Obligatorium zur Erstellung eines Dekarbonisierungsplans bei gewissen Anlagen eine Lücke. Pragmatischerweise könnte eines der drei in der Schweiz eingeführten Instrumente (Dekarbonisierungsplan, Netto-Null-Fahrplan, Zielvereinbarung) als Minimalpflicht vorgeschrieben werden. Eine ungenügende Treibhausgas-effizienz und die entsprechend vorgesehenen Kürzung der Gratiszuteilungen kann auf jeden Fall nur aufgrund einer verlässlichen Analyse festgestellt und umgesetzt werden.

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	EHS für die Luftfahrt Der Umstand, dass die Luftfahrtunternehmen durch einen neu geschaffenen Mechanismus weiterhin grosszügige Gratiszuteilungen erhalten, um die Mehrkosten für die gesetzlich vorgeschriebene Zumischung von alternativen Treibstoffen zu bezahlen, war seitens Parlaments bei der Ausarbeitung der Gesetzesanpassungen weitgehend unbekannt. Zudem weist die Förderung einen hundertprozentigen Mitnahmeeffekt auf, solange die Airlines nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Beimischquote hinaus zumischen. Mit der Übernahme dieses Mechanismus kann die Schweiz den Mindestanteil für erneuerbares synthetisches Kerosin gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhen ohne Zusatzbelastung der Airlines. Wir bitten den Bundesrat deshalb eine sofortige und ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, zumal mit der Reduktion der Nachtzugförderung bereits für 2025 unverhofft Zusatzgelder für die Luftfahrtbranche gesprochen wurden.

Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Dank den Erläuterungen wird klar, wie dieser Satz tatsächlich gemeint ist. Liest man den Satz ohne Erläuterungen, müsste den Betreibern 430 Fr/t minus 120 Fr/t, also 310 Fr./t rückerstattet werden.

Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsvermindierungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Berechnung der Referenzemissionen erachten auch wir als sensitiven Faktor. Die Konsequenzen der vorgeschlagenen Berechnungsformel sind unklar. Insbesondere verstehen wird nicht, weshalb die älteste zu ersetzende Heizung separat in die Berechnung eingeht. Ebenfalls müsste unterschieden werden nach Kantonen mit weitgehendem Einbauverbot für fossile Heizungen und solche, welche keine oder nur schwache Regulierungen kennen.

Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Für Prozessemissionen wird hier vorgeschlagen, bis 2027 weiterhin 97% und ab 2028 91% Gratisemissionsrechte zuzuteilen. Dies entspricht durchaus relevanten Mengen an Treibhausgasen, die oftmals einfach reduziert werden könnten. Die Gratiszuteilung muss deshalb früher und rascher reduziert werden, damit sich ein Preissignal entwickeln kann und ein echter Anreiz zur Reduktion entsteht.

Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff 3.4 wird richtigerweise die Produktion von Niacin erwähnt, welche u.a. das Treibhausgas Lachgas als Nebenprodukt erzeugt. Für die verbleibenden Emissionen eine 100% Gratiszuteilung festzulegen ignoriert das Potential, die Lachgasemissionen weiter zu reduzieren. Da es für Niacin keinen europäischen Benchmark gibt, darf und muss die Schweiz hier eine ambitioniertere Regelung treffen – sprich: Die Gratiszuteilungen massiv reduzieren

Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Aufgrund der bisherigen Erfahrung in der EU gehen wir davon aus, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung beitragen und somit erhebliche Treibhausgasemissionen und Verlust an Biodiversität verursachen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass das biogene Ausgangsmaterial nicht nur aus pflanzlichen Bestandteilen, sondern auch tierische Nebenprodukten besteht, deren Produktion alles andere als klimafreundlich ist. Angesichts der Gratiszuteilungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote kann auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden. Da die Luftfahrt bereits über die erneute Zuteilung von Gratisemissionsrechten gefördert wird, soll der gesamte Erlös aus dem Verkauf der EHS-Rechte im EHS der Luftfahrt alternativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen (inkl. dem grenzüberschreitenden Zugverkehr) und den weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zu Gute kommen. Dies würde auch eher den in der EU vorgesehenen Fördermechanismen entsprechen, wo die Erlöse aus der Luftfahrt zusammen mit den Erlösen aus dem Industrie-EHS in einem «Innovation Fund» gesammelt werden und von dort an eine Vielzahl von Förderzwecke fliessen (ohne eine einseitige Bevorzugung der Luftfahrt). Mit dem Innovationsfond und dem technologiefond haben wir bestehende weitere Gefässe, welche innovative Projekte im Bereich E-Fuel unterstützen können. Der gewählte Weg der EU bedeutet, dass die EU den Referenzpreis für verschiedene SAF-Qualität jährlich festlegen darf. Dies leistet einer Marktabsprache Vorschub und hilft eher nicht, dass die SAF-Preise rasch sinken. Die Schweiz sollte sich in Brüssel für einen Systemwechsel stark machen, welcher eine Auktionierung von 100% der Emissionsrechte vorsieht und einen Teil der Erträge zur Förderung von erneuerbarem

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Die Ziff.5.1 Bst c) sollte keinerlei Förderung erhalten. Die Ziff 5.1 Bst b) verursacht ebenfalls erhebliche Treibhausgasemissionen oder ist nur in sehr geringen Mengen verfügbar. Hier von einem Emissionsfaktor «null» zu sprechen ist deshalb falsch.

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass in der Formel in Ziff 5.3 eine Klammer fehlt.

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	In Ziff.5.1 und 5.5 ist deshalb eine Kombination zu verwenden, welche maximalen Umweltnutzen generiert. Das System sollte so ausgestaltet sein, dass primär die Stoffe gemäss Ziff 5.1 Bst a) für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt wird. Deshalb sollen in Ziff 5.5. Bst b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und Bst c ersatzlos gestrichen werden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Verkehr
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe Word-Doc Gesamte Stellungnahme ist in Erlassrückmeldungen festgehalten

Titel	EHS Anlagen
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe Word-Doc Gesamte Stellungnahme ist in Erlassrückmeldungen festgehalten

Titel	EHS Luftfahrt
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe Word-Doc Gesamte Stellungnahme ist in Erlassrückmeldungen festgehalten

Titel	CO2-Kompensation
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	siehe Word-Doc Gesamte Stellungnahme ist in Erlassrückmeldungen festgehalten

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Die ZHK begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS. Es wird dafür aber ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgas-effizienz benötigt, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Die Revision der CO2-Verordnung muss so ausgestaltet werden, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft sicherstellt. Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Zürcher Industrie dar. Die ZHK fordert daher Rahmenbedingungen, die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Es gilt, technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten:

Anhang: 2025_07_02_CO2-Verordnung_Stellungnahme_ZHK.pdf

Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Worblentalstrasse 68
3063 Ittigen

per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 1. Juli 2025

Stellungnahme der Zürcher Handelskammer (ZHK) zur Revision über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren «Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026» eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Als regionaler Wirtschaftsverband setzt sich die Zürcher Handelskammer (ZHK) dafür ein, dass die Voraussetzungen zum Erreichen des Netto-Null Ziels durch Unternehmen gegeben sind. Sie wirkt darauf hin, dass die Grundlage für eine langfristige Energieversorgungssicherheit bzw. für die ausreichende und ununterbrochene Bereitstellung von Energie zu angemessenen Preisen geschaffen wird.

Die ZHK vertritt als Wirtschaftsorganisation die Interessen von über 1100 Unternehmen mit über 200'000 Angestellten am Standort Zürich. Sie setzt sich seit 150 Jahren für liberale und wettbewerbliche Rahmenbedingungen für Unternehmen ein.

Position der ZHK

Die ZHK begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS. Es wird dafür aber ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgas-effizienz benötigt, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten.

Allgemeine Anmerkungen:

Die Revision der CO₂-Verordnung muss so ausgestaltet werden, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft sicherstellt. Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive

Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Zürcher Industrie dar. Die ZHK fordert daher Rahmenbedingungen, die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Es gilt, technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten:

Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgas-effizienz

Die Bewertungsgrundlage für die Beurteilung der individuellen Treibhausgas-effizienz muss flexibler gestaltet werden, und neben Zielvereinbarungen mit dem Bund sind auch weitere Instrumente als gleichwertig anzuerkennen, namentlich kantonale Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen (EVA) sowie Dekarbonisierungspläne, welche die jeweiligen Anlagen im EHS berücksichtigt.

Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen im EHS ist in der Praxis komplex. Unternehmen können mehrere Standorte mit unterschiedlichen Emissionsprofilen umfassen, während Zielvereinbarungen meist auf Unternehmensebene mit dem Bund abgeschlossen werden. Gleichzeitig existieren auf kantonaler Ebene weitere Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben eine Vereinbarung mit dem Bund.

Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll.

Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgas-effizienz. Dies fördert die Eigenverantwortung der Unternehmen, berücksichtigt unterschiedliche betriebliche und regionale Gegebenheiten und unterstützt so einen wirtschaftsverträglichen und zielgerichteten Transformationsprozess.

Verwendung der Mittel aus EHS-Versteigerungen

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im EHS eingesetzt werden. Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern stark verringert. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert.

Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten daher vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden –

auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation energie- bzw. CO2-intensiver Unternehmen leisten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Zürcher Handelskammer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Tschanz'.

Raphaël Tschanz
Direktor

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Claudio Zihlmann'.

Claudio Zihlmann
Leiter Wirtschaftspolitik

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Verwendung der Mittel aus EHS-Versteigerungen Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im EHS eingesetzt werden. Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EULändern stark verringert. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel sollten daher vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation energie- bzw. CO₂-intensiver Unternehmen leisten.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgas-effizienz Die Bewertungsgrundlage für die Beurteilung der individuellen Treibhausgas-effizienz muss flexibler gestaltet werden, und neben Zielvereinbarungen mit dem Bund sind auch weitere Instrumente als gleichwertig anzuerkennen, namentlich kantonale Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen (EVA) sowie Dekarbonisierungspläne, welche die jeweiligen Anlagen im EHS berücksichtigt. Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen im EHS ist in der Praxis komplex. Unternehmen können mehrere Standorte mit unterschiedlichen Emissionsprofilen umfassen, während Zielvereinbarungen meist auf Unternehmensebene mit dem Bund abgeschlossen werden. Gleichzeitig existieren auf kantonaler Ebene weitere Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben eine Vereinbarung mit dem Bund. Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll. Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgas-effizienz. Dies fördert die Eigenverantwortung der Unternehmen, berücksichtigt unterschiedliche betriebliche und regionale Gegebenheiten und unterstützt so einen wirtschaftsverträglichen und zielgerichteten Transformationsprozess

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Zustimmung
Begründung:	Die AEROSUISSE unterstützt die Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen. Der Grund für diese Zustimmung liegt in der Tatsache, dass die Luftfahrt ein mit der EU kompatibles System für den Emissionshandel benötigt. Die Schweizer Luftfahrt braucht gegenüber ihren europäischen Konkurrenten gleich lange Spiesse. Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzlich Kosten in Form von Bürokratie, sprich Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) massiv höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss. Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EURichtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen. Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden und die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert wird.

Anhang: 2025.07.02 Vernehmlassung CO2-Verordnung. Stellungnahme Aerosuisse.pdf

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

per Mail: ynl-klima@bafu.admin.ch

Bern, 2. Juli 2025

Stellungnahme AEROSUISSE

**Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen
(CO₂-Verordnung)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE unterstützt die Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen.

Der Grund für diese Zustimmung liegt in der Tatsache, dass die Luftfahrt ein mit der EU kompatibles System für den Emissionshandel benötigt. Die Schweizer Luftfahrt braucht gegenüber ihren europäischen Konkurrenten gleich lange Spiesse.

Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzliche Kosten in Form von Bürokratie, sprich Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) massiv höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss.

Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EU-Richtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen.

Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden und die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert wird.

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

Antrag AEROSUISSE zu Art. 46h

Entwurf Bundesrat

Antrag AEROSUISSE: Ziffern 6 und 7 neu

⁶ Das BAFU kann einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird.

⁷ Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe werden sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.

Begründung

Art. 46h Ziffern 6 und 7 geben dem BAFU die Möglichkeit ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weiterzugeben. Das erhöht die Effizienz des Instruments Zuteilung von Emissionsrechten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. In der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF ist das entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variiert.

Die optimale Nutzung des Fördervolumens von Emissionsrechten für nachhaltige Treibstoffe hilft der Schweizer Luftfahrt, Wettbewerbsnachteile gegenüber ausser-europäischen Konkurrenten, die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, abzufedern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt
Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Gleichzeitig schafft die neue Verordnung für die Luftfahrt aber auch zusätzliche Kosten in Form von Bürokratie, sprich Administrationsaufwand. Der damit verbundene Verlust an internationaler Wettbewerbsfähigkeit wiegt umso schwerer, als die Schweizer Luftfahrt wegen der Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten und der Pflicht zur Beimischung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) massiv höhere Kosten als ihre Konkurrenten ausserhalb Europas schultern muss. Um diese Last stemmen und wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht es Ausgleichsmassnahmen. Dazu gehört die Anerkennung aller Begleitdokumentationen, die gemäss EURichtlinien zulässig sind. Wichtig ist auch, dass die Schweiz den Flexibilitätsmechanismus im Zusammenhang mit der SAF-Quote zusammen mit der EU erweitert und zusätzlich ein Book & Claim-System etabliert, damit SAF unabhängig vom Ort der Betankung angerechnet werden kann, wie es auch internationale Standards vorsehen. Vor diesem Hintergrund beantragt die AEROSUISSE, dass die Einnahmen aus dem EHS vollständig zweckgebunden und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden und die Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mittels Zuteilung von Emissionsrechten verbessert wird.

Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe nach Anhang 15 Ziffer 5.1 bei Flügen, die unter das EHS fallen, stehen für den Zeitraum 2026–2030 550 000 Emissionsrechte zur Verfügung. 2 Kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber können jährlich bis zum 31. März die Zuteilung der Emissionsrechte für Flüge im Vorjahr beantragen. 3 Das BAFU berechnet die Menge der Emissionsrechte, die einem Luftfahrzeugbetreiber kostenlos zuzuteilen sind, nach Anhang 15 Ziffer 5. 4 Überschreitet die beantragte Gesamtmenge der Emissionsrechte die zur Verfügung stehende Menge, so kürzt das BAFU die den einzelnen Betreibern zuzuteilende Menge anteilmässig. 5 Das BAFU veröffentlicht die Mengen der jährlich den einzelnen Luftfahrzeugbetreibern zugeteilten Emissionsrechte. 6 Das BAFU kann einem Luftfahrzeugbetreiber auf Basis seiner SAF-Nutzung eine höhere Menge an Emissionsrechten zuteilen, sofern die Gesamtmenge an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht wird. 7 Zur Dokumentation der eingesetzten erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe werden sämtliche Begleitdokumentationen akzeptiert, die auch nach EU-Richtlinien zulässig sind.
Begründung	Art. 46h Ziffern 6 und 7 geben dem BAFU die Möglichkeit ungenutzte Emissionsrechte flexibel an andere Betreiber weiterzugeben. Das erhöht die Effizienz des Instruments Zuteilung von Emissionsrechten. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass das vorgesehene Fördervolumen vollständig ausgeschöpft wird. In der Einführungsphase und beim Markthochlauf von SAF ist das entscheidend, da die Verfügbarkeit und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen noch stark variiert. Die optimale Nutzung des Fördervolumens von Emissionsrechten für nachhaltige Treibstoffe hilft der Schweizer Luftfahrt, Wettbewerbsnachteile gegenüber ausser-europäischen Konkurrenten, die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegen, abzufedern.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Als Branchenvertreter der Automobilwirtschaft äussern wir uns spezifisch zu den Anpassungen von Art. 17cbis und geben zu den Fragestellungen um das Emissionshandelssystem summarisch wie folgt Rückmeldung: a) Wir begrüssen die Weiterentwicklung des EHS in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz. b) Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, ist die Schweiz auf die Einführung von Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) für Zement angewiesen. c) Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sind vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Defossilisierung der Unternehmen verwendet werden. d) Darüber hinaus sind die geäußneten Mittel für die Investitions- und Betriebskosten einzusetzen. e) Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingen auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für CO2-Intensität von Brennstoffen umfassen.

Anhang: 2025-07-02 Ergänzende Stellungnahme auto-schweiz.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Einreichung per
<https://www.gate.bag.admin.ch/consultations/ui/feedback/access-by-code/564>

Bern, 2. Juli 2025

**Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 01.01.2026 |
Stellungnahme von auto-schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Besten Dank für die Gelegenheit, zur im Titel erwähnten Änderung einer Verordnung eine Stellungnahme abgeben zu können.

Die Schweizer Automobilwirtschaft stellt eine der wichtigsten Wirtschaftssektoren unseres Landes und zugleich die drittgrösste Importwirtschaft dar. auto-schweiz ist die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure und wir vertreten 39 Mitglieder, welche 61 Fahrzeugfabrikate von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen importieren und über rund 4'000 Markenhändler an Bevölkerung, Gewerbe und Unternehmen vertreiben. Der jährliche Einfuhrwert der Produkte unserer Mitglieder beträgt über 11 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels und der ganzen Automobilwirtschaft zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten. In Bezug auf die Klimastrategie, die vom Souverän verabschiedet wurde, leistet der Verkehrssektor durch effizientere, CO₂-neutrale Fahrzeugantriebe einen wesentlichen Beitrag. Unbestritten ist daher das Netto-Null-Ziel bis 2050.

Nebst unserer detaillierten Stellungnahme zur Vorlage reichen wir mit diesem Schreiben eine **zusätzliche** Eingabe zur CO₂-Verordnung **mit dem Anliegen auf eine marktrealistischere Regulierung ein**. Damit könnte der prekären wirtschaftlichen Lage der Branche entgegengekommen werden, ohne dass die CO₂-Ziele in Frage gestellt werden.

Mit unserer Vernehmlassungsantwort zur CO₂-Verordnung [Gültigkeit ab 01.01.2025] vom 16.10.2024 haben wir unsere Einschätzung über das mutmassliche Sanktionsvolumen aufgrund der Verkaufsprognosen unserer Mitglieder kundgetan. Wir hatten dieses Sanktionsausmass aufgrund der Vernehmlassungsvorlage zum damaligen Zeitpunkt mit maximal 500 Mio. Franken eingeschätzt. Ebenfalls haben wir im gleichen Schreiben verschiedene Anpassungsvorschläge unterbreitet, mit welchen eine ähnliche Behandlung der Schweizer Importeure wie die Hersteller in der Europäischen Union (EU) sichergestellt werden kann. Dies darum, weil die **EU seit Jahren das Ziel verfolgt**, dass die europäische Automobilwirtschaft **sanktionsfrei die Klimaziele erreichen** und dass damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gestärkt werden kann. In der Schweiz wurden entgegen der Absicht im übrigen Europa jedoch bereits in früheren Jahren Sanktionen für die Importwirtschaft auferlegt, welche sich über mehrere Hundert Million Franken erstreckten.

Am 02.04.2025 setzte der Bundesrat die CO₂-Verordnung **rückwirkend** auf den 01.01.2025 mit einigen Anpassungen und Korrekturen gegenüber der Vernehmlassungsvariante in Kraft. Wir **danken** an dieser Stelle **für die Berücksichtigung** unserer Hinweise und Argumente, welche wir in der Vernehmlassung eingebracht hatten. Sie führen dazu, dass die erwartete Sanktionslast reduziert werden kann.

Nach wie vor liegt aber der Schweizer Automobilmarkt nach dem ersten Halbjahr im Gesamtvolumen **hinter dem Vorjahr** (Personenwagen -6,7 Prozent, Lieferwagen -15,2 Prozent, Lastwagen -19,1 Prozent) und auch hinter der gesamteuropäischen Entwicklung **zurück**. Dies trifft die Branche hart und wir erwarten nicht, dass sich der Markt bis Ende 2025 erholen wird. Derzeit schätzen unsere Mitglieder den Gesamtmarkt auf lediglich 230'000 Personenwagen, 28'000 Lieferwagen und 3'900 Lastwagen ein. Dabei verhältet sich der technologische Mix von Steckerfahrzeuge auf ca. 31 Prozent bei Personenwagen und ca. 10 Prozent bei Lieferwagen. Dies ist in etwa gemäss unseren Erwartungen und durch die aktuell gültige Verordnung **veranschlagen** wir Sanktionsfolgen von **nach wie vor über 300 Millionen Franken**, was zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden führen wird. Unsere Prognose werden wir aufgrund der Halbjahreszahlen noch detailliert berechnen und mit dem UVEK teilen.

Die Ankündigungen aus der **EU** werden mit einem Flexibilisierungsplan ab dem 09.07.2025 rechtsgültig sein. Bei einem verabschiedeten Massnahmenpaket soll ein 3-Jahres-Betrachtungszeitraum eingeführt werden, damit die Sanktionsfolgen gedämpft werden können. Das bedeutet, dass die betroffenen Fahrzeughersteller kumulativ innerhalb von drei Jahren die Ziele erreichen müssen. Darüber hinaus verfolgt die Europäische Union ein gross angelegtes Massnahmenpaket («Industrial Action Plan for the European Automotive Sector») zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, die als Motor von Prosperität und Wohlstand anerkannt wird. Ebenso ist vorgesehen, dass gegen Ende 2025 die CO₂-Regulierung neu beurteilt als auch beraten werden soll.

In der Schweiz sind bisher keine solchen Erleichterungen oder ein spezifischer Industrieplan vorgesehen, was für die Schweizer KMU nachteilig ist gegenüber dem Europäischen Binnenmarkt. Eine sinngemässe oder gleichwertige **Anpassung der Schweizer Regulierung ist dringend angezeigt**. Denn abgesehen von Sanktionen bei Nichterreichen der CO₂-Zielsetzungen tragen vor allem die Schweizer Garagisten das Abwertungsrisiko von nicht verkauften Elektrofahrzeugen (Neu- und Gebrauchtwagen) und zudem ist der Vertrieb von Elektrofahrzeuge bedeutend kostenintensiver oder aufwendiger, da mit dem Kunden auch Bedarfsabklärungen für die Energieversorgung geklärt werden müssen. Ebenfalls leisten die Importunternehmen einen höheren Beitrag, indem spezifische Marketing-/Verkaufsförderungsmassnahmen eingesetzt werden, um teurere Produkte für den Konsumenten attraktiv zu gestalten.

Über die grundsätzliche Schwäche am heutigen CO₂-Lenkungssystem für die Steuerung der Nachfrage haben wir uns in der vorgängig erwähnten Vernehmlassungsantwort geäussert. Wir verzichten daher auf eine abermalige Nennung. Wichtig ist zu erkennen, dass heute die Konsumenten **nicht wirksam** bei der Entscheidungsfindung zu Gunsten oder zu Lasten der Elektromobilität eingebunden werden können. Verzögerungs-, Pooling- oder Abtretungsmechanismen sowie auch die Volatilität des Emissionsausstosses verunmöglichen den Importeuren, genau Prognosen zu stellen und die Sanktionsfolgen direkt auf die Produkte umzulegen. Obwohl das heutige System Chancen für die Importeure bietet, birgt es auch ein grosses Mass an Unsicherheiten.

Die Nachfrage nach Steckerfahrzeugen lässt sich nicht einseitig durch die Produkteangebote steuern, daher haben wir Februar 2025 auch einen 10-Punkte-Plan für die Elektromobilität ausgerufen, damit ein Gesamtsystem für die Elektromobilität geschaffen werden kann. Wir sind überzeugt, dass sich die E-Mobilität nur bei vollständiger Betrachtung als Ökosystem schnell und wirksam entwickeln kann. Dass dabei die Fahrzeugimporteure eine wesentliche Rolle spielen, ist uns bewusst. Aber es gilt zu anerkennen, dass die Importeure durch einen massiven Ausbau des Produktsortiments mit Steckerfahrzeugen (in allen Preis- und Leistungsklassen) weitestgehend die Hausaufgaben gemacht haben. Wenn die Nachfrage sich nicht natürlich entwickelt, sollte dies flankierend durch den Regulator unterstützt werden. Daher gelangen wir mit dem Appell an Sie, dass Sie die **Dringlichkeit einer Anpassung** – auch im Hinblick auf die Aktivitäten in der EU – identifizieren und in die Bearbeitung der laufenden Vernehmlassung **einfließen lassen**. Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern Anpassungen auch schon auf Jahr 2025 rückwirkend erfolgen können.

Gemäss unserer Auffassung können folgende Anpassungen an der aktuell gültigen CO₂-Verordnung vorgenommen werden, um mit einer marktrealistischeren Regulierung wirtschaftlichen Schaden für die Automobilimporteure (alle Fahrzeugkategorien) zu vermeiden oder im Mindestfall abzumildern:

- Differenzierte Festlegung der individuellen Zielvorgaben;
- Eine Faktorenwert-Erleichterung (sinngemäss zu früheren Phasing-In- oder «Super Credit»-Lösungen);
- Differenzierte Festlegung der Emissionswertberechnung (bspw. mit einem Gewichtungswert);
- Anpassung der Zielwertgeraden;
- Senkung der Zielmarktanteile;
- Höherer Entlastungswert bei Überschreitung der Zielmarktanteile;
- Erhöhung der Emissions-Schwellenwerte für emissionsarme Fahrzeuge (LEV);
- Ausschluss von gewissen Fahrzeugtypen.

Wir bitten Sie ebenfalls zu berücksichtigen, dass aufgrund der laufenden Diskussionen um die Beschränkung von Seltenen Erden aus China Produktions- und Ausfuhrbeschränkungen (Kontingente) eingeführt wurden. Diese werden in den nächsten Monaten die Verfügbarkeit von Permanentmagneten und Batterien – und somit auch von Elektrofahrzeugen – einschränken. Unsere Mitglieder berichten bereits darüber, dass die Verzögerungen genau diese Fahrzeugtypen in grösserer Stückzahl betreffen werden, welche für die Defossilisierungsstrategie unabdingbar sind. Deswegen ist davon auszugehen, dass sich die Situation für die Schweizer Automobilwirtschaft noch akzentuieren wird, weil der Steckerfahrzeuganteil damit belastet wird..

Besten Dank, sehr geehrter Herr Bundesrat, dass Sie diesen Aspekt würdigen, unsere wirtschaftlich heikle Lage erkennen und auch das Ausmass von Schaden an Industrie sowie Gewerbe in ihrer politischen Beurteilung einfließen lassen. Wir sind Ihnen dankbar, wenn dies für die weitere Beratung der Defossilisierungsmassnahmen im Verkehrssektor berücksichtigt wird.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



Dr. Peter Grünenfelder
Präsident



Thomas Rücker
Direktor

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	[Ausführungen aus pdf] Nebst unserer detaillierten Stellungnahme zur Vorlage reichen wir mit diesem Schreiben eine zusätzliche Eingabe zur CO2-Verordnung mit dem Anliegen auf eine marktrealistischere Regulierung ein. Damit könnte der prekären wirtschaftlichen Lage der Branche entgegengekommen werden, ohne dass die CO2-Ziele in Frage gestellt werden. Mit unserer Vernehmlassungsantwort zur CO2-Verordnung [Gültigkeit ab 01.01.2025] vom 16.10.2024 haben wir unsere Einschätzung über das mutmassliche Sanktionsvolumen aufgrund der Verkaufsprognosen unserer Mitglieder kundgetan. Wir hatten dieses Sanktionsausmass aufgrund der Vernehmlassungsvorlage zum damaligen Zeitpunkt mit maximal 500 Mio. Franken eingeschätzt. Ebenfalls haben wir im gleichen Schreiben verschiedene Anpassungsvorschläge unterbreitet, mit welchen eine ähnliche Behandlung der Schweizer Importeure wie die Hersteller in der Europäischen Union (EU) sichergestellt werden kann. Dies darum, weil die EU seit Jahren das Ziel verfolgt, dass die europäische Automobilwirtschaft sanktionsfrei die Klimaziele erreichen und dass damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gestärkt werden kann. In der Schweiz wurden entgegen der Absicht im übrigen Europa jedoch bereits in früheren Jahren Sanktionen für die Importwirtschaft auferlegt, welche sich über mehrere Hundert Million Franken erstreckten. Am 02.04.2025 setzte der Bundesrat die CO2-Verordnung rückwirkend auf den 01.01.2025 mit einigen Anpassungen und Korrekturen gegenüber der Vernehmlassungsvariante in Kraft. Wir danken an dieser Stelle für die Berücksichtigung unserer Hinweise und Argumente, welche wir in der Vernehmlassung eingebracht hatten. Sie führen dazu, dass die erwartete Sanktionslast reduziert werden kann. Nach wie vor liegt aber der Schweizer Automobilmarkt nach dem ersten Halbjahr im Gesamtvolumen hinter dem Vorjahr (Personenwagen -6,7 Prozent, Lieferwagen -15,2 Prozent, Lastwagen -19,1 Prozent) und auch hinter der gesamteuropäischen Entwicklung zurück. Dies trifft die Branche hart und wir erwarten nicht, dass sich der Markt bis Ende 2025 erholen wird. Derzeit schätzen unsere Mitglieder den Gesamtmarkt auf lediglich 230'000 Personenwagen, 28'000 Lieferwagen und 3'900 Lastwagen ein. Dabei verhält sich der technologische Mix von Steckerfahrzeuge auf ca. 31 Prozent bei Personenwagen und ca. 10 Prozent bei Lieferwagen. Dies ist in etwa gemäss unseren Erwartungen und durch die aktuell gültige Verordnung veranschlagen wir Sanktionsfolgen von nach wie vor über 300 Millionen Franken, was zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden führen wird. Unsere Prognose werden wir aufgrund der Halbjahreszahlen noch detailliert berechnen und mit dem UVEK teilen. Die Ankündigungen aus der EU werden mit einem Flexibilisierungsplan ab dem 09.07.2025 rechtsgültig sein. Bei einem verabschiedeten Massnahmenpaket soll ein 3-Jahres-Betrachtungszeitraum eingeführt werden, damit die Sanktionsfolgen gedämpft werden können. Das bedeutet, dass die betroffenen Fahrzeughersteller kumulativ innerhalb von drei Jahren die Ziele erreichen müssen. Darüber hinaus verfolgt die Europäische Union ein gross angelegtes Massnahmenpaket («Industrial Action Plan for the European Automotive Sector») zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie, die als Motor von Prosperität und Wohlstand anerkannt wird. Ebenso ist vorgesehen, dass gegen Ende 2025 die CO2-Regulierung neu beurteilt als auch beraten werden soll. In der Schweiz sind bisher keine solchen Erleichterungen oder ein spezifischer Industrieplan vorgesehen, was für die Schweizer KMU nachteilig ist gegenüber dem Europäischen Binnenmarkt. Eine sinngemässe oder gleichwertige Anpassung der Schweizer Regulierung ist dringend angezeigt. Denn abgesehen von Sanktionen bei Nichterreichen der CO2-Zielsetzungen tragen vor allem die Schweizer Garagisten das Abwertungsrisiko von nicht verkauften Elektrofahrzeugen (Neu- und Gebrauchtwagen) und zudem ist der Vertrieb von Elektrofahrzeuge bedeutend kostenintensiver oder aufwendiger, da mit dem Kunden auch Bedarfsabklärungen für die Energieversorgung geklärt werden müssen. Ebenfalls leisten die Importunternehmen einen höheren Beitrag, indem spezifische Marketing-/Verkaufsförderungsmaßnahmen eingesetzt werden,

um teurere Produkte für den Konsumenten attraktiv zu gestalten. Über die grundsätzliche Schwäche am heutigen CO₂-Lenkungssystem für die Steuerung der Nachfrage haben wir uns in der vorgängig erwähnten Vernehmlassungsantwort geäussert. Wir verzichten daher auf eine abermalige Nennung. Wichtig ist zu erkennen, dass heute die Konsumenten nicht wirksam bei der Entscheidungsfindung zu Gunsten oder zu Lasten der Elektromobilität eingebunden werden können. Verzögerungs-, Pooling- oder Abtretungsmechanismen sowie auch die Volatilität des Emissionsausstosses verunmöglichen den Importeuren, genau Prognosen zu stellen und die Sanktionsfolgen direkt auf die Produkte umzulegen. Obwohl das heutige System Chancen für die Importeure bietet, birgt es auch ein grosses Mass an Unsicherheiten.

Die Nachfrage nach Steckerfahrzeugen lässt sich nicht einseitig durch die Produkteangebote steuern, daher haben wir Februar 2025 auch einen 10-Punkte-Plan für die Elektromobilität ausgerufen, damit ein Gesamtsystem für die Elektromobilität geschaffen werden kann. Wir sind überzeugt, dass sich die E-Mobilität nur bei vollständiger Betrachtung als Ökosystem schnell und wirksam entwickeln kann. Dass dabei die Fahrzeugimporteure eine wesentliche Rolle spielen, ist uns bewusst. Aber es gilt zu anerkennen, dass die Importeure durch einen massiven Ausbau des Produktsortiments mit Steckerfahrzeugen (in allen Preis- und Leistungsklassen) weitestgehend die Hausaufgaben gemacht haben. Wenn die Nachfrage sich nicht natürlich entwickelt, sollte dies flankierend durch den Regulator unterstützt werden. Daher gelangen wir mit dem Appell an Sie, dass Sie die Dringlichkeit einer Anpassung – auch im Hinblick auf die Aktivitäten in der EU – identifizieren und in die Bearbeitung der laufenden Vernehmlassung einfließen lassen. Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern Anpassungen auch schon auf Jahr 2025 rückwirkend erfolgen können.

Gemäss unserer Auffassung können folgende Anpassungen an der aktuell gültigen CO₂-Verordnung vorgenommen werden, um mit einer marktrealistischeren Regulierung wirtschaftlichen Schaden für die Automobilimporteure (alle Fahrzeugkategorien) zu vermeiden oder im Mindestfall abzumildern:

- Differenzierte Festlegung der individuellen Zielvorgaben;
- Eine Faktorenwert-Erleichterung (sinngemäss zu früheren Phasing-In- oder «Super Credit»-Lösungen);
- Differenzierte Festlegung der Emissionswertberechnung (bspw. mit einem Gewichtungswert);
- Anpassung der Zielwertgeraden;
- Senkung der Zielmarktanteile;
- Höherer Entlastungswert bei Überschreitung der Zielmarktanteile;
- Erhöhung der Emissions-Schwellenwerte für emissionsarme Fahrzeuge (LEV);
- Ausschluss von gewissen Fahrzeugtypen.

Wir bitten Sie ebenfalls zu berücksichtigen, dass aufgrund der laufenden Diskussionen um die Beschränkung von Seltenen Erden aus China Produktions- und Ausfuhrbeschränkungen (Kontingente) eingeführt wurden. Diese werden in den nächsten Monaten die Verfügbarkeit von Permanentmagneten und Batterien – und somit auch von Elektrofahrzeugen – einschränken. Unsere Mitglieder berichten bereits darüber, dass die Verzögerungen genau diese Fahrzeugtypen in grösserer Stückzahl betreffen werden, welche für die Defossilisierungsstrategie unabdingbar sind. Deswegen ist davon auszugehen, dass sich die Situation für die Schweizer Automobilwirtschaft noch akzentuieren wird, weil der Steckerfahrzeuganteil damit belastet wird..

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für folgende schwere Fahrzeuge: a. Lastwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS: 1. mit allen Achskonfiguration und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t, oder b. Sattelschlepper nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS: 1. mit allen Achskonfiguration und einem Garantiegewicht von mehr als 16 t,
Begründung	Vorbemerkung: Art. 17cbis betrifft nicht die titelerwähnten Lieferwagen, sondern Lastwagen. Die Regelung folgt entlang unserer Argumentation aus der Vernehmlassungsforderung der CO2-Verordnung ab 01.01.2025. Dies begrüßen wir. Wir wünschen uns, dass eine gleiche Form der Präzisierung auch für die 6x2 Fahrzeuge (sowie andere Achsformeln) mit der Bescheinigung ab Herstellerwerk gelten. Gemäss dem erläuterten Bericht wird erwartet, dass damit tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich kommen - dem widersprechen wir. Unsere damalige Forderung und diese Anpassung verfolgt das Ziel, dass Klarheit für den Leistungsanbieter besteht, ob der Gültigkeitsumfang der CO2-Verordnung bei Fahrzeugbestellung einzuhalten ist. Dies hat keinen bedeutenden Einfluss auf eine bewusst höhere oder tiefere Gesamtmenge der sanktionierten Fahrzeuganzahl.

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 46a Abs. 1 Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen, die neu am EHS teilnehmen und für Betreiber von Anlagen mit neuen Zuteilungselementen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 46b Abs. 3 Anpassung der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46g Zusätzliche kostenlose Zuteilung bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 46h Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	8. Kapitel: CO2-Abgabe 2. Abschnitt: Rückerstattung der CO2-Abgabe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 96b Abs. 1, 3 und 6 Rückerstattung für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1 Ein Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken erhält auf Gesuch hin die Differenz zwischen der CO2-Abgabe, die er für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe bezahlt hat, und dem Mindestpreis nach Artikel 17 des CO2-Gesetzes rückerstattet. 3 Für die Beurteilung der externen Kosten nach Artikel 17 des CO2-Gesetzes berücksichtigt das BAFU die durch den Ausstoss von Treibhausgasen verursachten Kosten zur Behebung von Schäden. Alternativ kann die entsprechende Menge an Treibhausgasen auch durch Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, so dass keine externen Kosten nach Artikel 17 des CO2-Gesetzes entstehen. 6 Der Betreiber muss zum Nachweis der verbrauchten Brennstoffmenge Aufzeichnungen über Eingang, Ausgang und Verbrauch der Brennstoffe sowie über die Lagerbestände führen.
Begründung	Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO2-Abgabe auf Basis CO2-Schadenskosten stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden ist. Auch wenn ein Methodenwechsel plausibel scheint, rechtfertigen die Unsicherheiten der Berechnung keine Verdreifachung des Kostensatzes. Daher unterstützen wir den Antrag des VSG, eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit vorzusehen. Diese soll sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen abgefedert werden. Ein Ausgleich durch CO2-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland trägt zur Zielerreichung der Schweizer sowie der globalen Klimaziele bei. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Titel	11. Kapitel: Vollzug
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 134 Abs. 1 Bst. f Ziff. 2 Datenbearbeitung
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 135 Bst. dbis und dquater Anpassung der Anhänge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Gliederungstitel nach Art. 146ag
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Art. 146ai Rückgabe von zu viel erhaltenen Emissionsrechten für Betreiber von Luftfahrzeugen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Anhang 3a Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Projekte und Programme im Zusammenhang mit Wärmeverbünden
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Ziff. 3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.2
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.5a
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.7
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.7a
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	1.8
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	Ziff. 2.1 und 2.3–2.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	2.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	2.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	2.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	2.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Ziff. 3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	3.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	3.1a
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	3.2
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	3.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	3.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Ziff. 4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Ziff. 5.2.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Anhang 15 Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Titel
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	Ziff. 2–4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--
Titel	5 Menge der einem Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 46h kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.1
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.2
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.3
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.4
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Titel	5.5
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	--

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Erlass Nr.2 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Verkehr
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	Wir haben unsere Rückmeldung direkt im Verordnungsabschnitt angemerkt. Eine Präzisierung begrüßen wir grundsätzlich.

Titel	EHS Anlagen
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	In diesem Bereich enthalten wir uns.

Titel	EHS Luftfahrt
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	In diesem Bereich enthalten wir uns.

Titel	CO2-Kompensation
Akzeptanz	Rückmeldung eingeben
Gegenvorschlag	--
Begründung	In diesem Bereich enthalten wir uns.

carbura

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Umweltschutz ist dann erfolgreich und sinnvoll, wenn die Massnahmen breit akzeptiert und pragmatisch in der Anwendung sind. Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme deshalb auf einen einzigen Punkt, der die Pflichtlagerhaltung zentral betrifft.

Anhang: carbura.pdf



Badenerstrasse 47	Telefon	044 217 41 11
Postfach	Telefax	044 217 41 10
8021 Zürich	Postcheck	80-21080-8
www.carbura.ch	MWST-Nr.	CHE-105.841.616 MWST

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail: vnl-klima@bafu.admin.ch

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben 25. März 2025

Zürich	1. Juli 2025
Bearbeiter/in	Martin Rahn
Direktwahl	044 217 41 69
E-Mail	martin.rahn@carbura.ch

Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂ - Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens. CARBURA ist die Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe. Unsere Hauptaufgabe ist die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit diesen wichtigen Energieträgern, die rund die Hälfte des aktuellen Energiemixes in der Schweiz erbringen. Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung ist ein Auftrag aus der Verfassung und dem Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung (Landesversorgungsgesetz). Deshalb sind Umweltmassnahmen so auszugestalten, dass der Versorgungsauftrag nicht gefährdet ist.

1. Grundsätzliches zur CO₂-Verordnung

Umweltschutz ist dann erfolgreich und sinnvoll, wenn die Massnahmen breit akzeptiert und pragmatisch in der Anwendung sind.

Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme deshalb auf einen einzigen Punkt, der die Pflichtlagerhaltung zentral betrifft.

2. Historie

Im CO₂-Gesetz steht im Art. 8a, dass Ausnahmen vom CO₂-Gesetz für die Gesamtverteidigung möglich sind. Im Parlament, sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat, wurde festgehalten, dass unter «Gesamtverteidigung» auch die «Wirtschaftliche Landesversorgung» zu subsumieren ist. Entsprechend sind damit für die Gesamtverteidigung und für die Wirtschaftliche Landesversorgung auch entsprechende Ausnahmen auf der Stufe der CO₂-Verordnung möglich.

CARBURA hat bereits bei der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung 2025 eine Ausnahme für die Beimischpflicht von erneuerbaren Flugtreibstoffe für Pflichtlager im Falle einer Pflichtlagerfreigabe mit ausführlicher Begründung gefordert.

Bis heute haben wir zu diesem Antrag keine Stellungnahme gesehen, er ist sodann auch im Bericht über die Vernehmlassung weder aufgeführt noch diskutiert. Mündlich wurde uns mitgeteilt, dass die Beimischpflicht in der Schweiz eh erst auf den 1. Januar 2026 eingeführt werde. Demzufolge werde geprüft, in welcher Form der Antrag der CARBURA in die Teilrevision der CO₂-Verordnung 2026 aufgenommen werden könne. Fact ist, dass der Antrag in keiner Art und Weise aufgenommen wurde. Deshalb reichen wir den gleichlautenden Antrag für einen neuen Artikel 92c erneut ein.

3. Antrag für die CO₂-Verordnung: Neuer Artikel 92c

Art. 92c (neu): *Für Flugpetrol, das bei einer Bewirtschaftung aus den Pflichtlagern genommen wird, entfällt die Pflicht nach Artikel 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen (Beimischpflicht). Es gilt auch keine nachträgliche Beimisch- oder Kompensationspflicht.*

Begründung:

Die Ausnahme begründet auf Artikel 8a des CO₂-Gesetzes ("Ausnahmen für die Gesamtverteidigung"). Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurde bestätigt, dass auch die wirtschaftliche Landesversorgung zur Gesamtverteidigung gehört. Zudem wird in der Botschaft zum CO₂-Gesetz erwähnt, dass Ausnahmen für Pflichtlager im Rahmen des Landesversorgungsgesetzes (LVG) möglich seien. **Um eine Planungs- und Rechtssicherheit zu haben, ist entscheidend, dass die Ausnahme für die Beimischpflicht bei Flugpetrol aus Pflichtlagern im Falle einer Bewirtschaftung in der CO₂-Verordnung statuiert wird.** Demgegenüber handelt sich heute bei den Ausnahmen gemäss LVG um allfällige, wohl begründete Ad-hoc-Entscheide des Bundesrates im Falle einer Bewirtschaftung. Da Pflichtlagerhaltung eine strategische und langfristige Aufgabe ist, müssen grundlegende Entscheide klar geregelt sein und können nicht ad-hoc bei Bedarf entschieden werden.

Der teilweise angedachte **Lösungsansatz über das LVG greift nicht**. Die Pflichtlager sind heute bereits in den Tankanlagen eingelagert und werden nicht erst bei einer Mangellage beschafft. Die Ausnahme muss deshalb auch bereits heute für die Pflichtlager rechtssicher feststehen. Somit ist entscheidend, dass ab der Einführung der Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe in der Schweiz, id est der 1. Januar 2026, auch die Ausnahme für die Flugpetrol-Pflichtlager im Falle einer Bewirtschaftung mit der notwendigen Rechtssicherheit festgehalten ist. Wer garantiert sonst die Ausnahme der Beimischung im Falle einer Bewirtschaftung von Flugpetrol-Pflichtlagern? SAF ist im Falle einer Bewirtschaftung und bei nicht gewähren der Ausnahme nicht einfach verfügbar.

Gerne zitieren wir diesbezüglich auch aus dem «Bericht zur Vorratshaltung 2023» des Bundesamtes für wirtschaftliche Landesversorgung BWL. Auf Seite 29, Kapitel 5.4 'Flugpetrol', litera c steht: *«Im Entwurf des CO₂-Gesetzes ab 2024 steht, dass zum herkömmlichen Flugpetrol ein Anteil an erneuerbarem beigemischt werden muss. Bis 2050 soll der Anteil des erneuerbaren Flugpetrol (SAF) kontinuierlich ansteigen, vermutlich angelehnt an die Vorgaben der EU. Obwohl aktuell Flugpetrol mit und ohne SAF in ihren Eigenschaften nur mit sehr grossem Laboraufwand zu unterscheiden sind und*

die Lagerung vermischt erfolgt, sollte analog zu den Strassentreibstoffen eine Ausnahmeregelung (Bewirtschaftungs-Waiver) und damit keine Pflicht zur Lagerung von SAF vorgesehen werden. Noch mehr als bei Ethanol oder FAME ist die Verfügbarkeit von SAF schlecht und in Mangellagen wäre eine Beimischpflicht eine zusätzliche Erschwernis.»

Erneuerbares (biogenes und/oder synthetisches) Flugpetrol wird heute nur als Blend, d.h. bereits mit fossilem Flugpetrol gemischt, importiert. Es findet in den Tanklagern - nicht zuletzt aus Gründen der Qualitätssicherung - kein Blending bei der Auslagerung an die Flughäfen statt. Deshalb gibt es in keiner Tankanlage, wo Flugpetrol-Pflichtlager gehalten werden, Tanks mit reinen (d.h. unvermischten) erneuerbaren Flugtreibstoffen. Würde die Beimischpflicht auch für Pflichtlagerware gelten, müssten in all diesen Tankanlagen ein Teil der Pflichtlager mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen gelagert werden, da ein Blending bei der Auslagerung wegen der Qualitätsvorgaben nicht möglich ist. Dies würde einerseits die Pflichtlagerhaltung unnötig verteuern und vor allem ist heute wenig über die Langzeitlagerung von Flugpetrol mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen bekannt.

Die von dieser Ausnahme betroffenen Mengen sind überschaubar und im Vergleich zum ordentlich abgesetzten Flugpetrol sehr klein. Pflichtlager können zudem nur vom Bund, vom Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung oder vom Bundesrat (bei grösseren Mengen) frei gegeben werden. Es handelt sich bei Pflichtlagerfreigaben um klare, eindeutige und vom Bund beaufsichtigte Prozesse.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung, insbesondere auch zur Diskussion von möglichen Lösungen für unseren Antrag eines neuen Artikels 92c.

Freundliche Grüsse

A large, stylized blue ink signature, likely belonging to Martin B. Rahn-Hirri, written over the text.

Martin B. Rahn-Hirri

A blue ink signature, likely belonging to Matthias Rufer, written over the text.

Matthias Rufer

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 46f Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Im CO2-Gesetz steht im Art. 8a, dass Ausnahmen vom CO2-Gesetz für die Gesamtverteidigung möglich sind. Im Parlament, sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat, wurde festgehalten, dass unter «Gesamtverteidigung» auch die «Wirtschaftliche Landesversorgung» zu subsummieren ist. Entsprechend sind damit für die Gesamtverteidigung und für die Wirtschaftliche Landesversorgung auch entsprechende Ausnahmen auf der Stufe der CO2-Verordnung möglich. CARBURA hat bereits bei der Vernehmlassung zur CO2-Verordnung 2025 eine Ausnahme für die Beimischpflicht von erneuerbaren Flugtreibstoffe für Pflichtlager im Falle einer Pflichtlagerfreigabe mit ausführlicher Begründung gefordert. Bis heute haben wir zu diesem Antrag keine Stellungnahme gesehen, er ist sodann auch im Bericht über die Vernehmlassung weder aufgeführt noch diskutiert. Mündlich wurde uns mitgeteilt, dass die Beimischpflicht in der Schweiz eh erst auf den 1. Januar 2026 eingeführt werde. Demzufolge werde geprüft, in welcher Form der Antrag der CARBURA in die Teilrevision der CO2-Verordnung 2026 aufgenommen werden könne. Fact ist, dass der Antrag in keiner Art und Weise aufgenommen wurde. Deshalb reichen wir den gleichlautenden Antrag für einen neuen Artikel 92c erneut ein. 3.Antrag für die CO2-Verordnung: Neuer Artikel 92c Art. 92c (neu):Für Flugpetrol, das bei einer Bewirtschaftung aus den Pflichtlagern genommen wird, entfällt die Pflicht nach Artikel 28f des CO2-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen (Beimischpflicht). Es gilt auch keine nachträgliche Beimisch- oder Kompensationspflicht. Begründung: Die Ausnahme begründet auf Artikel 8a des CO2-Gesetzes ("Ausnahmen für die Gesamtverteidigung"). Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurde bestätigt, dass auch die wirtschaftliche Landesversorgung zur Gesamtverteidigung gehört. Zudem wird in der Botschaft zum CO2-Gesetz erwähnt, dass Ausnahmen für Pflichtlager im Rahmen des Landesversorgungsgesetzes (LVG) möglich seien. Um eine Planungs- und Rechtssicherheit zu haben, ist entscheidend, dass die Ausnahme für die Beimischpflicht bei Flugpetrol aus Pflichtlagern im Falle einer Bewirtschaftung in der CO2-Verordnung statuiert wird. Demgegenüber handelt sich heute bei den Ausnahmen gemäss LVG um allfällige, wohl begründete Ad-hoc-Entscheide des Bundesrates im Falle einer Bewirtschaftung. Da Pflichtlagerhaltung eine strategische und langfristige Aufgabe ist, müssen grundlegende Entscheide klar geregelt sein und können nicht ad-hoc bei Bedarf entschieden werden. Der teilweise angedachte Lösungsansatz über das LVG greift nicht. Die Pflichtlager sind heute bereits in den Tankanlagen eingelagert und werden nicht erst bei einer Mangellage beschafft. Die Ausnahme muss deshalb auch bereits heute für die Pflichtlager rechtssicher feststehen. Somit ist entscheidend, dass ab der Einführung der Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe in der Schweiz, id est der 1. Januar 2026, auch die Ausnahme für die Flugpetrol-Pflichtlager im Falle einer Bewirtschaftung mit der notwendigen Rechtssicherheit festgehalten ist. Wer garantiert sonst die Ausnahme der Beimischung im Falle einer Bewirtschaftung von Flugpetrol-Pflichtlagern? SAF ist im Falle einer Bewirtschaftung und bei nicht gewähren der Ausnahme nicht einfach verfügbar. Gerne zitieren wir diesbezüglich auch aus dem «Bericht zur Vorratshaltung 2023» des Bundesamtes für wirtschaftliche Landesversorgung BWL. Auf Seite 29, Kapitel 5.4 'Flugpetrol', litera c steht: «Im Entwurf des CO2-Gesetzes ab 2024 steht, dass zum herkömmlichen Flugpetrol ein Anteil an erneuerbarem beigemischt werden muss. Bis 2050 soll der Anteil des erneuerbaren Flugpetrol (SAF) kontinuierlich ansteigen, vermutlich angelehnt an die Vorgaben der EU. Obwohl aktuell Flugpetrol mit und ohne SAF in ihren Eigenschaften nur mit sehr grossem Laboraufwand zu unterscheiden sind und die Lagerung vermischt erfolgt, sollte analog zu den

Strassentreibstoffen eine Ausnahmeregelung (Bewirtschaftungs-Waiver) und damit keine Pflicht zur Lagerung von SAF vorgesehen werden. Noch mehr als bei Ethanol oder FAME ist die Verfügbarkeit von SAF schlecht und in Mangellagen wäre eine Beimischpflicht eine zusätzliche Erschwernis.» Erneuerbares (biogenes und/oder synthetisches) Flugpetrol wird heute nur als Blend, d.h. bereits mit fossilem Flugpetrol gemischt, importiert. Es findet in den Tanklagern - nicht zuletzt aus Gründen der Qualitätssicherung - kein Blending bei der Auslagerung an die Flughäfen statt. Deshalb gibt es in keiner Tankanlage, wo Flugpetrol-Pflichtlager gehalten werden, Tanks mit reinen (d.h. unvermischten) erneuerbaren Flugtreibstoffen. Würde die Beimischpflicht auch für Pflichtlagerware gelten, müssten in all diesen Tankanlagen ein Teil der Pflichtlager mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen gelagert werden, da ein Blending bei der Auslagerung wegen der Qualitätsvorgaben nicht möglich ist. Dies würde einerseits die Pflichtlagerhaltung unnötig verteuern und vor allem ist heute wenig über die Langzeitlagerung von Flugpetrol mit Anteilen an erneuerbaren Flugtreibstoffen bekannt.

Die von dieser Ausnahme betroffenen Mengen sind überschaubar und im Vergleich zum ordentlich abgesetzten Flugpetrol sehr klein. Pflichtlager können zudem nur vom Bund, vom Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung oder vom Bundesrat (bei grösseren Mengen) frei gegeben werden. Es handelt sich bei Pflichtlagerfreigaben um klare, uneindeutige und vom Bund beaufsichtigte Prozesse.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung, insbesondere auch zur Diskussion von möglichen Lösungen für unseren Antrag eines neuen Artikels 92c.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung:	Wichtigste Punkte 1. Wir begrüßen die Weiterentwicklung des EHS in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz. 2. Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, sind wir jedoch zwingend auf die Einführung von Grenz-ausgleichsmassnahmen (CBAM) für Zement angewiesen. 3. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußerten Mittel müssen ferner vollständig sektor-spezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unter-nehmen verwendet werden. 4. Darüber hinaus fordern wir, dass die geäußerten Mittel nicht ausschliesslich für die Investitions-, sondern auch für die Betriebs- und somit höheren Produktionskosten eingesetzt werden können. 5. Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingen auf die Nicht-erfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für CO2-Intensität von Brennstoffen umfassen. A. Allgemeine Anmerkungen Die Schweizer Zementindustrie begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) im Gleichschritt mit dem EU-ETS. Gewisse Anpassungsvorschläge in der Verordnung beurteilen wir jedoch kritisch, wie wir unten ausführen. Investitionssicherheit zentral Die Erreichung des Netto-Null-Ziels bis ins Jahr 2050 ist für die energieintensive Schweizer Zementindustrie eine enorme Herausforderung. Um das ambitionöse Ziel er-reichen zu können, sind Investitionen in CO2 -Abscheidungstechnologien von mehre-ren hundert Millionen Franken pro Zementwerk erforderlich. Eine solche Investition kann aus unternehmerischer Sicht nur dann getätigt werden, wenn Sicherheit in Bezug auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort Schweiz und somit Investiti-onssicherheit besteht. Dazu gehören unter anderem eine leistungsfähige Transportinf-rastruktur und das Vorhandensein von genügend CO2 -freier Energie zu attraktiven Preisen. Internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen Die Schweizer Zementindustrie ist zudem auch auf international konkurrenzfähige Rah-menbedingungen angewiesen. Derzeit sind Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weni-ger strikten Klimaregulierungen unterworfen als Unternehmen innerhalb der EU und der Schweiz. Bei energie- und CO2-intensiven Unternehmen ergeben sich dadurch teils sehr verzerrte Wettbewerbsbedingungen gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern. Ohne adäquate Ausgleichsmassnahmen (CBAM) – wie dies die EU bereits erkannt und umgesetzt hat – wird die schweizerische Zementindustrie bzw. die Klinker-produktion in der Schweiz zukünftig nicht mehr wettbewerbsfähig sein. In der Folge müsste die CO2 -intensive Klinkerproduktion ins Ausland ausgelagert werden – was in keiner Weise einer kohärenten Klimapolitik entspricht und wodurch wertvolle Entsor-gungsprozesse, z.B. für PFAS-belastete Abfälle, wegfallen.

Anhang: 20250701_CO2_EHS_Stellungnahme_FINAL_LHE.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Umwelt BAFU
Sektion Klima
CH-3003 Bern

Per Mail an: vn-klima@bafu.admin.ch

Bern, 01. Juli 2025

Stellungnahme zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 25. März 2025 eröffnete Vernehmlassung zur Teilrevision der CO₂-Verordnung, welche per 1. Januar 2026 in Kraft tritt.

Für die Möglichkeit, Ihnen unsere Position und Überlegungen darlegen zu können, möchten wir uns bedanken. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und unterbreiten Ihnen unsere Anliegen.

Wichtigste Punkte

1. Wir begrüssen die Weiterentwicklung des EHS in der Schweiz im Gleichschritt mit dem EU-ETS im Grundsatz.
2. Um gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weiterhin wettbewerbsfähig produzieren zu können, sind wir jedoch zwingend auf die Einführung von Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) für Zement angewiesen.
3. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel müssen ferner vollständig sektor-spezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden.
4. Darüber hinaus fordern wir, dass die geäußneten Mittel nicht ausschliesslich für die Investitions-, sondern auch für die Betriebs- und somit höheren Produktionskosten eingesetzt werden können.
5. Die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten um 20 Prozent muss sich zwingend auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränken und darf nicht auch diejenige für CO₂-Intensität von Brennstoffen umfassen.

A. Allgemeine Anmerkungen

Die Schweizer Zementindustrie begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) im Gleichschritt mit dem EU-ETS. Gewisse Anpassungsvorschläge in der Verordnung beurteilen wir jedoch kritisch, wie wir unten ausführen.

Investitionssicherheit zentral

Die Erreichung des Netto-Null-Ziels bis ins Jahr 2050 ist für die energieintensive Schweizer Zementindustrie eine enorme Herausforderung. Um das ambitionöse Ziel erreichen zu können, sind Investitionen in CO₂-Abscheidungstechnologien von mehreren hundert Millionen Franken pro Zementwerk erforderlich. Eine solche Investition kann aus unternehmerischer Sicht nur dann getätigt werden, wenn Sicherheit in Bezug auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort Schweiz und somit Investitionssicherheit besteht. Dazu gehören unter anderem eine leistungsfähige Transportinfrastruktur und das Vorhandensein von genügend CO₂-freier Energie zu attraktiven Preisen.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen

Die Schweizer Zementindustrie ist zudem auch auf international konkurrenzfähige Rahmenbedingungen angewiesen. Derzeit sind Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern weniger strikten Klimaregulierungen unterworfen als Unternehmen innerhalb der EU und der Schweiz. Bei energie- und CO₂-intensiven Unternehmen ergeben sich dadurch teils sehr verzerrte Wettbewerbsbedingungen gegenüber Konkurrenten aus Nicht-EU-Ländern. Ohne adäquate Ausgleichsmassnahmen (CBAM) – wie dies die EU bereits erkannt und umgesetzt hat – wird die schweizerische Zementindustrie bzw. die Klinkerproduktion in der Schweiz zukünftig nicht mehr wettbewerbsfähig sein. In der Folge müsste die CO₂-intensive Klinkerproduktion ins Ausland ausgelagert werden – was in keiner Weise einer kohärenten Klimapolitik entspricht und wodurch wertvolle Entsorgungsprozesse, z.B. für PFAS-belastete Abfälle, wegfallen.

EHS-Erlöse zurück in die Industrie

Wie oben dargelegt sind zur Realisierung der für die Dekarbonisierung erforderlichen Technologien in den kommenden zehn Jahren massive Investitionen notwendig. Es ist daher grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden.

Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für:

- Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, und
- Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlage leisten.

Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (vgl. Art. 37b Abs. 5 CO₂-Gesetz i.V.m. Art. 127k Abs. 2 CO₂-Verordnung). Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind.

EHS-Erlöse auch für Betriebskosten

Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Die im Sommer 2023 veröffentlichte Studie von Deutsche Energie-Agentur GmbH (DENA) und BAK Basel im Auftrag des BAFU («Carbon Capture & Storage (CCS) – Kostenschätzung für ein CCS-System für die Schweiz bis 2050») zeigt deutlich auf, dass bei der Abscheidung 70 Prozent der Kosten auf den Betrieb (OPEX) und 30 Prozent auf die Investition (CAPEX) entfallen. So sind die CO₂-Abscheidung oder der Einsatz alternativer Energieträger im laufenden Betrieb deutlich teurer als herkömmliche Lösungen. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. In vielen Ländern werden deshalb längst nicht nur Investitionen, sondern auch Betriebskosten unterstützt.

Darüber hinaus erschwert eine rein investitionsbezogene Förderung die Wahl der optimalen Technologie. Einige klimafreundliche Optionen sind in der Anschaffung zwar günstiger, verursachen aber im Betrieb höhere Kosten – und umgekehrt. Eine Berücksichtigung der Betriebskosten in der Förderung schafft hier die nötige Technologieoffenheit und erlaubt es den Unternehmen, die für ihren Standort beste Lösung zu wählen. Aus diesem Grund empfehlen wir nachdrücklich, diese Ausführungsbestimmung bei der nächstmöglichen Gelegenheit in diesem Sine anzupassen.

Nicht zuletzt schafft eine umfassende Förderpolitik Planungssicherheit und Vertrauen. Nur wenn Unternehmen sicher sein können, dass auch die laufenden Mehrkosten zumindest teilweise aufgefangen werden, sind sie bereit, rasch und entschlossen in klimafreundliche Produktionsprozesse zu investieren. Dies beschleunigt die Transformation und vermeidet Verzögerungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die Tatsache, dass die betroffenen Unternehmen diese Mittel äufnen und damit diesbezüglich keine Mittelkonkurrenz bei öffentlichen Geldern für diesen Transformationsprozess entsteht, unterstreicht dieses Anliegen zusätzlich.

Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten somit vollständig sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation der energie- bzw. CO₂-intensiven Unternehmen wie z.B. in der Zementindustrie leisten.

Zu den einzelnen Artikeln nehmen wir gerne wie folgt Stellung:

B. Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 46 Abs. 1^{bis}

Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG4 oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.

Gemäss Erläuterung zu Art. 46 Abs. 1^{bis} (S. 7) soll die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten um 20 % gesenkt werden, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Zur Bemessung der individuellen Treibhausgas-effizienz wird vorgeschlagen, auf die Zielvereinbarungen mit dem Bund abzustützen.

Wir verstehen diese Neuregelung in Art. 46 Abs. 1^{bis} so, dass sich die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten ausschliesslich auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränkt. Eine Kürzung der Zuteilung auf Basis der Zielvereinbarung zur CO₂-Intensität von Brennstoffen lehnen wir kategorisch ab.

Art. 146ah

Die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 46 erfolgt für das Jahr 2026 bis spätestens zum 30. Juni 2027.

Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vernehmlassungsvorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.

Wir erachten diesen Umstand insbesondere im Hinblick auf eine seriöse Budgetierung der Kosten als sehr unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Anhang 9 Ziffer 1 und 2

1.1 Die Menge der jährlich kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte wird basierend auf den folgenden Produktbenchmarks berechnet.

Die Aussage «Für das EHS der EU wurden die 52 bestehenden Produktebenchmarks in einem aufwändigen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Industrie ausgearbeitet» (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11) erachten wir als nicht korrekt und kritisieren sie

deshalb in dieser Form deutlich. Gemäss unseren Informationen gab es keine Zusammenarbeit zwischen EU-Behörden und der Industrie. Vielmehr war es eine einseitige Aufforderung zur Datenlieferung ohne einen damit verbundenen fachlichen Austausch bzw. einer Zusammenarbeit.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns und stehen für Rückfragen und weitere Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Dr. Stefan Vannoni
Direktor



Dr. Lukas Hetzel
Leiter Kommunikation und Public Affairs

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Die Schweizer Zementindustrie begrüsst grundsätzlich die Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) im Gleichschritt mit dem EU-ETS. Gewisse Anpassungsvorschläge in der Verordnung beurteilen wir jedoch kritisch, wie wir unten ausführen. EHS-Erlöse zurück in die Industrie Wie oben dargelegt sind zur Realisierung der für die Dekarbonisierung erforderlichen Technologien in den kommenden zehn Jahren massive Investitionen notwendig. Es ist daher grundsätzlich sehr zu begrüssen, dass die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten künftig nicht mehr dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen sollen, sondern gezielt für die Förderung klimafreundlicher Investitionen im Emissionshandelssystem (EHS) eingesetzt werden. Gemäss Art. 37b Abs. 1 CO₂-Gesetz werden die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Anlagen eingesetzt für: Massnahmen zur Vermeidung von Schäden, die als Folge der erhöhten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre ergeben können, und Massnahmen bei Anlagen, die einen wesentlichen Beitrag an die Dekarbonisierung dieser Anlage leisten. Die Beiträge sind auf höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten begrenzt (vgl. Art. 37b Abs. 5 CO₂-Gesetz i.V.m. Art. 127k Abs. 2 CO₂-Verordnung). Als anrechenbare Kosten gelten dabei gemäss geltender Verordnung ausschliesslich Investitionskosten, die für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung der Massnahme erforderlich und angemessen sind. EHS-Erlöse auch für Betriebskosten Die Dekarbonisierung industrieller Anlagen erfordert jedoch nicht nur erhebliche Investitionen in neue Technologien, sondern bringt auch dauerhaft höhere Betriebs- und Unterhaltskosten mit sich, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gegenüber jenen aus Nicht-EU-Ländern bzw. jener ohne CO₂-Abscheidung stark verringern. Die im Sommer 2023 veröffentlichte Studie von Deutsche Energie-Agentur GmbH (DENA) und BAK Basel im Auftrag des BAFU («Carbon Capture & Storage (CCS) – Kosten-schätzung für ein CCS-System für die Schweiz bis 2050») zeigt deutlich auf, dass bei der Abscheidung 70 Prozent der Kosten auf den Betrieb (OPEX) und 30 Prozent auf die Investition (CAPEX) entfallen. So sind die CO₂-Abscheidung oder der Einsatz alter-nativer Energieträger im laufenden Betrieb deutlich teurer als herkömmliche Lösungen. Wenn sich die finanzielle Unterstützung des Staates oder anderer Förderinstitutionen allein auf die Investitionskosten beschränkt, bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Projekte stark gefährdet. Unternehmen müssen langfristig mit deutlichen Mehrkosten rechnen, was die Inbetriebnahme und konsequente Nutzung moderner, emissionsarmer Anlagen deutlich erschwert. In vielen Ländern werden deshalb längst nicht nur Investitionen, sondern auch Betriebskosten unterstützt. Darüber hinaus erschwert eine rein investitionsbezogene Förderung die Wahl der optimalen Technologie. Einige klimafreundliche Optionen sind in der Anschaffung zwar günstiger, verursachen aber im Betrieb höhere Kosten – und umgekehrt. Eine Berücksichtigung der Betriebskosten in der Förderung schafft hier die nötige Technologieoffenheit und erlaubt es den Unternehmen, die für ihren Standort beste Lösung zu wählen. Aus diesem Grund empfehlen wir nachdrücklich, diese Ausführungsbestimmung bei der nächstmöglichen Gelegenheit in diesem Sine anzupassen. Nicht zuletzt schafft eine umfassende Förderpolitik Planungssicherheit und Vertrauen. Nur wenn Unternehmen sicher sein können, dass auch die laufenden Mehrkosten zu-mindest teilweise aufgefangen werden, sind sie bereit, rasch und entschlossen in klimafreundliche Produktionsprozesse zu investieren. Dies beschleunigt die Transformation und vermeidet Verzögerungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Die Tatsache, dass die betroffenen Unternehmen diese Mittel aufnmen und damit diesbezüglich keine Mittelkonkurrenz bei öffentlichen Geldern für diesen Transformationsprozess entsteht, unterstreicht dieses Anliegen zusätzlich. Die aus den EHS-Versteigerungen geäußneten Mittel sollten somit vollständig sektor-spezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden – auch im Bereich der Betriebs- und damit höheren Produktionskosten. Nur so lässt sich ein wirksamer Beitrag zur Transformation der energie- bzw. CO₂-intensiven Unternehmen wie z.B. in der Zementindustrie leisten.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Gemäss Erläuterung zu Art. 46 Abs. 1bis (S. 7) soll die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten um 20 % gesenkt werden, wenn die individuelle Treibhausgaseffizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Zur Bemessung der individuellen Treibhausgaseffizienz wird vorgeschlagen, auf die Zielvereinbarungen mit dem Bund abzustützen. Wir verstehen diese Neuregelung in Art. 46 Abs. 1bis so, dass sich die vorgeschlagene Kürzung der Zuteilung der berechneten Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten ausschliesslich auf die Nichterfüllung der Zielvereinbarung für Energieeffizienz beschränkt. Eine Kürzung der Zuteilung auf Basis der Zielvereinbarung zur CO2-Intensität von Brennstoffen lehnen wir kategorisch ab.

Titel	Art. 146ah Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Enthaltung
Gegenvorschlag	--
Begründung	Die Schweiz plant – gemäss der aktuellen Vernehmlassungsvorlage – die neuen Benchmarks der EU für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten zu übernehmen. Da die EU diese neuen Benchmarks jedoch noch nicht veröffentlicht hat, kann die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer in der Schweiz erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden. Wir erachten diesen Umstand insbesondere im Hinblick auf eine seriöse Budgetierung der Kosten als sehr unbefriedigend und fordern das BAFU auf, sämtliche ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu ergreifen, um die definitive Festlegung der Zuteilungen der kostenlosen Emissionsrechte frühestmöglich kommunizieren zu können und somit für unsere Mitglieder Planungssicherheit herzustellen.

Titel	Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Ziffer 1 und 2 Die Aussage «Für das EHS der EU wurden die 52 bestehenden Produktebenchmarks in einem aufwändigen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Industrie ausgearbeitet» (vgl. Erläuterungsbericht, S. 11) erachten wir als nicht korrekt und kritisieren sie deshalb in dieser Form deutlich. Gemäss unseren Informationen gab es keine Zusammenarbeit zwischen EU-Behörden und der Industrie. Vielmehr war es eine einseitige Aufforderung zur Datenlieferung ohne einen damit verbundenen fachlichen Austausch bzw. einer Zusammenarbeit.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Schweizer Exporteure profitieren von der Verknüpfung Insgesamt begrüsst metal.suisse die Verknüpfung des Schweizer EHS mit demjenigen der EU. Diese stellt sicher, dass Schweizer Exportunternehmen einen uneingeschränkten Zugang zum europäischen Markt haben. Daher ist es auch wichtig, dass die CO2-Verordnung laufend angepasst wird, damit diese Ausnahmeregelung bestehen bleibt. Trotzdem gibt es einige Punkte, welche aus unserer Sicht angepasst werden müssten, ohne dass die Äquivalenz gefährdet werden würde. Die Wettbewerbsfähigkeit muss gewährleistet bleiben Durch den EU CBAM werden Unternehmen innerhalb der EU massgeblich geschützt vor billigeren Importprodukten, welche nicht die gleichen umwelttechnischen Standards aufweisen. Schweizer Produzenten (z.B. beim Stahl) gehören zu den umweltfreundlichsten weltweit und sind mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. Der EU CBAM dürfte sich direkt auf das Schweizer Preisniveau auswirken. Bei Stahl handelt es sich um ein international gehandeltes Gut, welches bei Preisen keine nationalen Grenzen kennt. Ausländische Hersteller, die durch den EU CBAM vom Import in die EU abgehalten werden, haben dadurch einen zusätzlichen Anreiz, ihre Produkte in der Schweiz auf den Markt zu bringen und generieren damit einen zusätzlichen Wettbewerb. Neben dem Druck günstiger Importprodukte leiden die Schweizer Produzenten seit Jahren unter hohen Energiekosten und können daher oftmals nicht kostendeckend produzieren. Das Fehlen ähnlicher Grenzschutzmassnahmen wird daher die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zusätzlich zerstören. metal.suisse empfiehlt daher produktspezifische Grenzschutzmassnahmen für metallische Produkte zu prüfen, welche analog zum EU CBAM laufen. Dieses muss die binnenorientierten Produkte von Schweizer Produzenten, namentlich den Bewehrungsstahl umfassen. Produkte mit einer hohen Exportquote benötigen einen solchen Grenzschutz nicht, da keine Konkurrenz in der Schweiz stattfinden wird.

Anhang: ms_STN_CO2_Veo.pdf

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Email: vnl-klima@bafu.admin.ch

Basel, 01.Juli 2025

Vernehmlassung zur Revision Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt, dass wir mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz leisten können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist einzigartig und besonders geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

metal.suisse begrüsst die Anpassung der Verordnung an das Europäische Emissionshandelssystem (EHS). Diese ist essenziell, damit Schweizer Unternehmen weiterhin vom Europäischen CBAM ausgenommen bleiben. Für die Produzenten der Stahl- und Aluminiumindustrie, wie auch für die Akteure im Baubereich ist dies wichtig, damit ein uneingeschränkter und hindernisfreier Zugang zum EU-Markt gewährt bleiben kann, ohne Wettbewerbsnachteile erfahren zu müssen. Für die Wettbewerbsfähigkeit inländischer Unternehmen sollten jedoch die über das EHS zusätzlich eingenommene Mittel an die Unternehmen zurückfliessen. Zudem braucht es auch eigene, produktspezifische Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) in der Schweiz.

Schweizer Exporteure profitieren von der Verknüpfung

Insgesamt begrüsst metal.suisse die Verknüpfung des Schweizer EHS mit demjenigen der EU. Diese stellt sicher, dass Schweizer Exportunternehmen einen uneingeschränkten Zugang zum europäischen Markt haben. Daher ist es auch wichtig, dass die CO₂-Verordnung laufend angepasst wird, damit diese Ausnahmeregelung bestehen bleibt. Trotzdem gibt es einige Punkte,

welche aus unserer Sicht angepasst werden müssten, ohne dass die Äquivalenz gefährdet werden würde.

Die Versteigerung von Emissionszertifikaten muss im Sinne der Unternehmen sein

Durch die Versteigerung neuer Emissionszertifikate werden neue finanzielle Mittel eingenommen. Bisher fliessen diese in den allgemeinen Bundeshaushalt. In Zukunft sollten diese Beiträge aufgrund der umweltpolitischen Vorgaben deutlich ansteigen. Damit insbesondere energieintensive Unternehmen nicht zusätzlich durch die Gebühr belastet werden, müssen diese Mittel vollständig dafür eingesetzt werden, damit Investitionen in gezielte Massnahmen zur Dekarbonisierung getätigt werden können. Die Schweiz würde damit nicht die Äquivalenz gefährden, sondern ein System umsetzen, dass auch in der EU bekannt ist. Zudem sollten diese Mittel zur Entlastung für Betriebs- und Produktionskosten fliessen, damit Dekarbonisierungsmassnahmen effektiv umgesetzt werden können.

Die Wettbewerbsfähigkeit muss gewährleistet bleiben

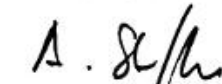
Durch den EU CBAM werden Unternehmen innerhalb der EU massgeblich geschützt vor billigeren Importprodukten, welche nicht die gleichen umwelttechnischen Standards aufweisen. Schweizer Produzenten (z.B. beim Stahl) gehören zu den umweltfreundlichsten weltweit und sind mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert. Der EU CBAM dürfte sich direkt auf das Schweizer Preisniveau auswirken. Bei Stahl handelt es sich um ein international gehandeltes Gut, welches bei Preisen keine nationalen Grenzen kennt. Ausländische Hersteller, die durch den EU CBAM vom Import in die EU abgehalten werden, haben dadurch einen zusätzlichen Anreiz, Ihre Produkte in der Schweiz auf den Markt zu bringen und generieren damit einen zusätzlichen Wettbewerb. Neben dem Druck günstiger Importprodukte leiden die Schweizer Produzenten seit Jahren unter hohen Energiekosten und können daher oftmals nicht kostendeckend produzieren. Das Fehlen ähnlicher Grenzschutzmassnahmen wird daher die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zusätzlich zerstören. metal.suisse empfiehlt daher produktspezifische Grenzschutzmassnahmen für metallische Produkte zu prüfen, welche analog zum EU CBAM laufen. Dieses muss die binnenorientierten Produkte von Schweizer Produzenten, namentlich den Bewehrungsstahl umfassen. Produkte mit einer hohen Exportquote benötigen einen solchen Grenzschutz nicht, da keine Konkurrenz in der Schweiz stattfinden wird.

Zielvereinbarungen als Massstab zur Kürzung kostenloser Emissionsrechte

Für die Kürzung kostenloser Emissionsrechte um 20% darf einzig die Nichteinhaltung von Zielvereinbarungen für Energieeffizienz als Massstab dienen. Die CO₂-Intensität von Brennstoffen muss dabei aus den Evaluierungen ausgenommen werden. Der alleinige Fokus auf Treibhausgas-effizienz ist zudem zu eng gefasst. Auch der Einsatz von Ressourcen oder die Methoden der Kreislaufwirtschaft – insbesondere die Recyclingleistung – sind wichtige Faktoren, welche die Dekarbonisierung vorantreiben und daher bei den Zielvereinbarungen mitberücksichtigt werden müssen.

Wir danken Ihnen zur Möglichkeit der Stellungnahme und stehen für etwaige Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Andreas Steffes
Geschäftsführer



Hendrik Rowedder
Public Affairs

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	4. Kapitel: Emissionshandelssystem 1. Abschnitt: Betreiber von Anlagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	--
Begründung	metal.suisse begrüsst die Anpassung der Verordnung an das Europäische Emissionshandelssystem (EHS). Diese ist essenziell, damit Schweizer Unternehmen weiterhin vom Europäischen CBAM ausgenommen bleiben. Für die Produzenten der Stahl- und Aluminiumindustrie, wie auch für die Akteure im Baubereich ist dies wichtig, damit ein uneingeschränkter und hindernisfreier Zugang zum EU-Markt gewährt bleiben kann, ohne Wettbewerbsnachteile erfahren zu müssen. Für die Wettbewerbsfähigkeit inländischer Unternehmen sollten jedoch die über das EHS zusätzlich eingenommene Mittel an die Unternehmen zurückfliessen. Zudem braucht es auch eigene, produktspezifische Grenzausgleichsmassnahmen (CBAM) in der Schweiz. Schweizer Exporteure profitieren von der Verknüpfung Insgesamt begrüsst metal.suisse die Verknüpfung des Schweizer EHS mit demjenigen der EU. Diese stellt sicher, dass Schweizer Exportunternehmen einen uneingeschränkten Zugang zum europäischen Markt haben. Daher ist es auch wichtig, dass die CO2-Verordnung laufend angepasst wird, damit diese Ausnahmeregelung bestehen bleibt. Trotzdem gibt es einige Punkte, welche aus unserer Sicht angepasst werden müssten, ohne dass die Äquivalenz gefährdet werden würde. Die Versteigerung von Emissionszertifikaten muss im Sinne der Unternehmen sein Durch die Versteigerung neuer Emissionszertifikate werden neue finanzielle Mittel eingenommen. Bisher fliessen diese in den allgemeinen Bundeshaushalt. In Zukunft sollten diese Beiträge aufgrund der umweltpolitischen Vorgaben deutlich ansteigen. Damit insbesondere energieintensive Unternehmen nicht zusätzlich durch die Gebühr belastet werden, müssen diese Mittel vollständig dafür eingesetzt werden, damit Investitionen in gezielte Massnahmen zur Dekarbonisierung getätigt werden können. Die Schweiz würde damit nicht die Äquivalenz gefährden, sondern ein System umsetzen, dass auch in der EU bekannt ist. Zudem sollten diese Mittel zur Entlastung für Betriebs- und Produktionskosten fliessen, damit Dekarbonisierungsmassnahmen effektiv umgesetzt werden können.

Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Zielvereinbarungen als Massstab zur Kürzung kostenloser Emissionsrechte Für die Kürzung kostenloser Emissionsrechte um 20% darf einzig die Nichteinhaltung von Zielvereinbarungen für Energieeffizienz als Massstab dienen. Die CO2-Intensität von Brennstoffen muss dabei aus den Evaluierungen ausgenommen werden. Der alleinige Fokus auf Treibhausgas-effizienz ist zudem zu eng gefasst. Auch der Einsatz von Ressourcen oder die Methoden der Kreislaufwirtschaft – insbesondere die Recyclingleistung - sind wichtige Faktoren, welche die Dekarbonisierung vorantreiben und daher bei den Zielvereinbarungen mitberücksichtigt werden müssen.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Zusammenfassung scienceindustries begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS, weist jedoch auf die Herausforderungen durch steigende Kosten und Wettbewerbsdruck hin. Ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt, wird als notwendig erachtet. Einführende Bemerkungen scienceindustries vertritt über 250 Unternehmen der Chemie, Pharma und Life Sciences Industrie in der Schweiz, die stark international vernetzt und im globalen Wettbewerb tätig sind. Seine Mitgliedsunternehmen leisten bereits heute konkrete Beiträge zur Reduktion der Treibhausgasemissionen – durch Innovationen, Effizienzsteigerungen in ihren Produktionsprozessen, mit ihren Produkten sowie entlang der gesamten Lieferkette. Eine erfolgreiche Dekarbonisierung der Industrie setzt jedoch voraus, dass ausreichend klimaneutraler und bezahlbarer Strom verfügbar ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung der Prozesse sowie des Einsatzes von CO2-Abscheidungs-, Nutzungs- und Speicherungstechnologien (CCUS). scienceindustries befürwortet einen international abgestimmten Klimaschutz. Nationale Alleingänge sind nicht zielführend, da sie Wettbewerbsnachteile zur Folge haben können, ohne global wirksam zu sein. Um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Schweiz zu sichern, sind langfristig verlässliche und wirtschaftsverträgliche Rahmenbedingungen erforderlich. Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage scienceindustries begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen der Schweiz, ihre Klimapolitik im Einklang mit internationalen Entwicklungen voranzutreiben und die Anbindung des Schweizer Emissionshandels-systems (EHS) an das EU-EHS sicherzustellen. Dies schafft faire Wettbewerbsbedingungen und verhindert Nachteile durch die Europäischen CBAM. Im Rahmen der vorliegenden Revision möchten wir jedoch auf nachfolgende kritische Aspekte aufmerksam machen: Wettbewerbsfähigkeit und Kostensteigerungen Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie dar. scienceindustries fordert daher Rahmenbedingungen die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Diese Flexibilität sollte technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum bei der Wahl geeigneter Instrumente auf nationaler oder kantonaler Ebene eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten. Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz Vor diesem Hintergrund sollte auch die Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz im Rahmen der CO2-Verordnung flexibel ausgestaltet werden. Sie sollte nicht – wie aktuell vorgeschlagen – ausschliesslich auf Zielvereinbarungen mit dem Bund basieren, sondern auch folgende Instrumente als gleichwertig anerkennen: •kantonale Zielvereinbarungen (KZV),

- Energieverbrauchsanalysen (EVA),
- Dekarbonisierungspläne, die die jeweilige Anlage im Rahmen des EHS berücksichtigen.

Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen ist in der Praxis oft komplex. Ein Unternehmen kann mehrere Standorte mit unterschiedlichen Emissionen umfassen. Zielvereinbarungen mit dem Bund werden jedoch meist auf Unternehmensebene abgeschlossen. Zusätzlich gibt es kantonale Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben ein Vereinbarung mit dem Bund.

Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll. Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente wie kantonaler Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgas-effizienz.

CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken

Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis des Social Cost of Carbon (SCC) stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden sein wird. Sollte die Rückerstattung der CO₂-Abgabe künftig auf der Grundlage des Social Cost of Carbon (SCC) erfolgen, wäre zu prüfen, ob eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit geschaffen werden kann. Diese könnte sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen – insbesondere dann, wenn der SCC nicht vollständig die tatsächlichen Zusatzkosten emissionsarmer Alternativen widerspiegelt – gezielt abgefedert werden. Ein solcher Ausgleich könnte beispielsweise durch projektbezogene CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, die zur Zielerreichung der Schweizer sowie globalen Klimaziele beitragen. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel aus dem Blick zu verlieren.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronisch: vnl-klima@bafu.admin.ch

Zürich, 30. Juni 2024

Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026: Stellungnahme scienceindustries

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 25. März 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) per 1. Januar 2026 Stellung zu nehmen.

Wir bedanken uns für diese Möglichkeit, welche wir hiermit gerne wahrnehmen.

Zusammenfassung: scienceindustries begrüsst die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) und dessen Anbindung an das EU-EHS, weist jedoch auf die Herausforderungen durch steigende Kosten und Wettbewerbsdruck hin. Ein flexibler Rahmen zur Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz, der neben Bundes- auch kantonale Zielvereinbarungen und andere Instrumente anerkennt, wird als notwendig erachtet.

1. Einführende Bemerkungen

scienceindustries vertritt über 250 Unternehmen der Chemie, Pharma und Life Sciences Industrie in der Schweiz, die stark international vernetzt und im globalen Wettbewerb tätig sind. Seine Mitgliedsunternehmen leisten bereits heute konkrete Beiträge zur Reduktion der Treibhausgasemissionen – durch Innovationen, Effizienzsteigerungen in ihren Produktionsprozessen, mit ihren Produkten sowie entlang der gesamten Lieferkette.

Eine erfolgreiche Dekarbonisierung der Industrie setzt jedoch voraus, dass ausreichend klimaneutraler und bezahlbarer Strom verfügbar ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung der Prozesse sowie des Einsatzes von CO₂-Abscheidungs-, Nutzungs- und Speichertechnologien (CCUS).

scienceindustries befürwortet einen international abgestimmten Klimaschutz. Nationale Alleingänge sind nicht zielführend, da sie Wettbewerbsnachteile zur Folge haben können, ohne global wirksam zu sein. Um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Schweiz zu sichern, sind langfristig verlässliche und wirtschaftsverträgliche Rahmenbedingungen erforderlich.

2. Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

scienceindustries begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen der Schweiz, ihre Klimapolitik im Einklang mit internationalen Entwicklungen voranzutreiben und die Anbindung des Schweizer Emissionshandelssystems (EHS) an das EU-EHS sicherzustellen. Dies schafft faire Wettbewerbsbedingungen und verhindert Nachteile durch die Europäischen CBAM. Im Rahmen der vorliegenden Revision möchten wir jedoch auf nachfolgende kritische Aspekte aufmerksam machen:

Wettbewerbsfähigkeit und Kostensteigerungen

Die geplante Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten sowie die Anpassung der Benchmarks werden insbesondere energieintensive Produktionsprozesse mit erheblichen Mehrkosten belasten. Dies stellt eine wesentliche Herausforderung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Industrie dar. scienceindustries fordert daher Rahmenbedingungen, die den betroffenen Unternehmen neben Planungssicherheit auch angemessene Flexibilität bieten. Diese Flexibilität sollte technologische Entwicklungspfade und sektorale Besonderheiten angemessen berücksichtigen. Gleichzeitig muss den Unternehmen ein ausreichender Handlungsspielraum bei der Wahl geeigneter Instrumente auf nationaler oder kantonaler Ebene eingeräumt werden, um den Transformationsprozess wettbewerbsfähig, innovationsfördernd und nachhaltig zu gestalten.

Flexibler Rahmen für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz

Vor diesem Hintergrund sollte auch die Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz im Rahmen der CO₂-Verordnung flexibel ausgestaltet werden. Sie sollte nicht – wie aktuell vorgeschlagen – ausschliesslich auf Zielvereinbarungen mit dem Bund basieren, sondern auch folgende Instrumente als gleichwertig anerkennen:

- kantonale Zielvereinbarungen (KZV),
- Energieverbrauchsanalysen (EVA),
- Dekarbonisierungspläne, die die jeweilige Anlage im Rahmen des EHS berücksichtigen.

Die Abgrenzung zwischen Unternehmen, Standorten und Anlagen ist in der Praxis oft komplex. Ein Unternehmen kann mehrere Standorte mit unterschiedlichen Emissionen umfassen. Zielvereinbarungen mit dem Bund werden jedoch meist auf Unternehmensebene abgeschlossen. Zusätzlich gibt es kantonale Zielvereinbarungen, und nicht alle EHS-Unternehmen haben eine Vereinbarung mit dem Bund.

Diese Vielfalt macht die ausschliessliche Verknüpfung der Zielvereinbarungen mit dem Bund als Bewertungsgrundlage für die individuelle Treibhausgaseffizienz eines Anlagenbetreibers wenig sinnvoll. Sie kann zu unfairen Konsequenzen führen, wenn beispielsweise die Nichterfüllung einer Zielvereinbarung an einem Standort zu Kürzungen bei einem anderen, möglicherweise nicht beteiligten Standort führt. Die Anerkennung weiterer Instrumente wie kantonaler Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine fairere und individuellere Beurteilung der Treibhausgaseffizienz.

CO₂-Abgabe bei fossil-thermischen Kraftwerken

Die geplante Gestaltung der Rückerstattung der CO₂-Abgabe auf Basis des Social Cost of Carbon (SCC) stellt einen Systemwechsel dar, der insbesondere für Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke mit erheblichen wirtschaftlichen Implikationen verbunden sein wird. Sollte die Rückerstattung der CO₂-Abgabe künftig auf der Grundlage des Social Cost of Carbon (SCC) erfolgen, wäre zu prüfen, ob eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit geschaffen werden kann. Diese könnte sicherstellen, dass die durch den Systemwechsel entstehenden wirtschaftlichen Mehrbelastungen – insbesondere dann, wenn der SCC nicht vollständig die tatsächlichen Zusatzkosten emissionsarmer Alternativen widerspiegelt – gezielt abgedeckt werden. Ein solcher Ausgleich könnte beispielsweise durch projektbezogene CO₂-Kompensationsmassnahmen innerhalb der Schweiz oder im Ausland erfolgen, die zur Zielerreichung der Schweizer sowie globalen Klimaziele beitragen. Ein derartiger Mechanismus würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der betroffenen Anlagen stützen, ohne das klimapolitische Ziel aus dem Blick zu verlieren.

3. Konkrete Anträge zu den einzelnen Artikeln

Artikel: Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis

Antrag: Anpassung

1bis. **der Nichteinhaltung einer Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG, der ungenügend individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage. Die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz erfolgt gestützt auf eines der folgenden Instrumente:**

1. eine Zielvereinbarung mit dem Bund (nach EnG),
2. eine kantonale Zielvereinbarung (KZV),
3. eine Energieverbrauchsanalyse (EVA),
4. einen Dekarbonisierungsplan, der die jeweilige Anlage im EHS berücksichtigt.

Begründung:

- **Vielfalt der betrieblichen Rahmenbedingungen und Flexibilitätsbedarf:** Die individuelle Treibhausgaseffizienz von Anlagenbetreibern hängt stark von technologischen, betrieblichen und lokalen Gegebenheiten ab. Eine ausschliessliche Bewertung auf Basis von Zielvereinbarungen mit dem Bund wird dieser Vielfalt nicht gerecht.
- **Freiwilligkeit der Zielvereinbarungen:** Zielvereinbarungen mit dem Bund sind ein freiwilliges Instrument. Nicht alle EHS-Unternehmen haben eine solche Vereinbarung abgeschlossen, etwa weil auf Standortebene bereits kantonale Vereinbarungen bestehen. Eine ausschliessliche Bewertung auf Bundes-Zielvereinbarungen würde diese betrieblichen Realitäten unzureichend berücksichtigen.
- **Anerkennung weiterer Bewertungsinstrumente:** Die Einbeziehung weiterer Instrumente wie kantonaler Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz. Sie berücksichtigt unterschiedliche betriebliche, rechtliche und regionale Rahmenbedingungen und verhindert Wettbewerbsnachteile – insbesondere für Betreiber, die wirksame Dekarbonisierungsmassnahmen ausserhalb einer Bundeszielvereinbarung umsetzen.
- **Förderung von Eigenverantwortung und Innovationsspielraum:** Eine flexible Bewertungsgrundlage schafft Anreize für unternehmerisches Handeln, unterstützt technologischen Fortschritt und ermöglicht eine regionale Verankerung von Massnahmen. Gleichzeitig werden Unternehmen nicht durch starre Vorgaben in ihrer Handlungsfähigkeit oder Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt.
- **Zielkonflikt zwischen Energieeffizienz und wachsendem Strombedarf:** Ein zu starker Fokus auf Energieeffizienz übersieht aktuelle Entwicklungen in der Industrie, etwa die zunehmende Elektrifizierung oder den Einsatz stromintensiver, aber emissionsarmer Technologien wie CCUS. Diese sind zentrale Bausteine der Dekarbonisierung, führen aber zu steigendem Stromverbrauch. Ein zu enger Effizienzbegriff könnte diese Entwicklungen hemmen.
- **Wirtschaftsverträgliche Umsetzung der Klimaziele:** Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es praxisnahe und differenzierte Instrumente. Die Anerkennung verschiedener Bewertungsinstrumente für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz schafft die nötige Flexibilität und bildet die bestehenden Realitäten des EHS sachgerecht ab.

Artikel: Art. 46 Abs. 1bis

Antrag: Anpassung

1bis. Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn **die individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage ungenügend ist eine Zielvereinbarung nach Artikel 41 EnG oder nach Artikel 46 Absatz 2 EnG nicht eingehalten wird.**

Begründung: Siehe oben.

Artikel: Anhang 9, 1.4

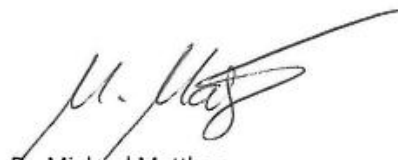
Antrag: Ablehnung

Der vorgeschlagene Prozessbenchmark soll für Abfallverbrennungsanlagen nicht von 0.97 auf 0.91 reduziert werden. Der bisherige Wert von 0.97 ist beizubehalten.

Begründung: Die Zuteilung der Emissionsrechte für Sonderabfallverbrennungsanlagen (SAVA) erfolgt auf Basis dieser festgelegten Prozessbenchmarks. Eine Senkung des Benchmarks von 0.97 auf 0.91 würde die Emissionsrechte für diese Anlagen reduzieren und zu höheren Kosten führen, was die Wettbewerbsfähigkeit der Anlagen beeinträchtigen könnte. Da derzeit unklar ist, ob und unter welchen Bedingungen Kehrichtverwertungsanlagen (KVA) im europäischen Emissionshandelssystem (EHS) berücksichtigt werden, ist es sachgerecht, den bestehenden Benchmarkwert beizubehalten. Dies trägt dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen und eine ungleiche Behandlung der Marktteilnehmer zu vermeiden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dr. Michael Matthes
Vizedirektor



Anna Bozzi
Leiterin Umwelt und Nachhaltigkeit

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1bis Maximal zur Verfügung stehende Menge der Emissionsrechte
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	3 Der Anteil nach Absatz 2 ist die Summe von: b. der Gesamtheit der Emissionsrechte, die nicht mehr kostenlos zugeteilt werden aufgrund: 1bis der ungenügend individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage. Die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz erfolgt gestützt auf eines der folgenden Instrumente: 1.eine Zielvereinbarung mit dem Bund (nach EnG), 2.eine kantonale Zielvereinbarung (KZV), 3.eine Energieverbrauchsanalyse (EVA), 4.einen Dekarbonisierungsplan, der die jeweilige Anlage im EHS berücksichtigt,
Begründung	Vielfalt der betrieblichen Rahmenbedingungen und Flexibilitätsbedarf: Die individuelle Treibhausgaseffizienz von Anlagenbetreibern hängt stark von technologischen, betrieblichen und lokalen Gegebenheiten ab. Eine ausschliessliche Bewertung auf Basis von Zielvereinbarungen mit dem Bund wird dieser Vielfalt nicht gerecht. Freiwilligkeit der Zielvereinbarungen: Zielvereinbarungen mit dem Bund sind ein freiwilliges Instrument. Nicht alle EHS-Unternehmen haben eine solche Vereinbarung abgeschlossen, etwa weil auf Standortebene bereits kantonale Vereinbarungen bestehen. Eine ausschliessliche Bewertung auf Bundes-Zielvereinbarungen würde diese betrieblichen Realitäten unzureichend berücksichtigen. Anerkennung weiterer Bewertungsinstrumente: Die Einbeziehung weiterer Instrumente wie kantonaler Zielvereinbarungen, Energieverbrauchsanalysen oder Dekarbonisierungspläne ermöglicht eine sachgerechte, faire und praxisnahe Bewertung der Effizienz. Sie berücksichtigt unterschiedliche betriebliche, rechtliche und regionale Rahmenbedingungen und verhindert Wettbewerbsnachteile – insbesondere für Betreiber, die wirksame Dekarbonisierungsmassnahmen ausserhalb einer Bundeszielvereinbarung umsetzen. Förderung von Eigenverantwortung und Innovationsspielraum: Eine flexible Bewertungsgrundlage schafft Anreize für unternehmerisches Handeln, unterstützt technologischen Fortschritt und ermöglicht eine regionale Verankerung von Massnahmen. Gleichzeitig werden Unternehmen nicht durch starre Vorgaben in ihrer Handlungsfähigkeit oder Wettbewerbsfähigkeit eingeschränkt. Zielkonflikt zwischen Energieeffizienz und wachsendem Strombedarf: Ein zu starker Fokus auf Energieeffizienz übersieht aktuelle Entwicklungen in der Industrie, etwa die zunehmende Elektrifizierung oder den Einsatz stromintensiver, aber emissionsarmer Technologien wie CCUS. Diese sind zentrale Bausteine der Dekarbonisierung, führen aber zu steigendem Stromverbrauch. Ein zu enger Effizienzbegriff könnte diese Entwicklungen hemmen. Wirtschaftsverträgliche Umsetzung der Klimaziele: Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es praxisnahe und differenzierte Instrumente. Die Anerkennung verschiedener Bewertungsinstrumente für die Beurteilung der individuellen Treibhausgaseffizienz schafft die nötige Flexibilität und bildet die bestehenden Realitäten des EHS sachgerecht ab.
Titel	Art. 46 Abs. 1bis Kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	1bis Die berechnete Menge wird um 20 Prozent gekürzt, wenn die individuellen Treibhausgaseffizienz des Betreibers einer Anlage ungenügend ist.
Begründung	Siehe Begründung Art. 45.

Titel	1.4
Akzeptanz	Ablehnung
Gegenvorschlag	Der vorgeschlagene Prozessbenchmark soll für Abfallverbrennungsanlagen nicht von 0.97 auf 0.91 reduziert werden. Der bisherige Wert von 0.97 ist beizubehalten.
Begründung	Die Zuteilung der Emissionsrechte für Sonderabfallverbrennungsanlagen (SAVA) erfolgt auf Basis dieser festgelegten Prozessbenchmarks. Eine Senkung des Benchmarks von 0.97 auf 0.91 würde die Emissionsrechte für diese Anlagen reduzieren und zu höheren Kosten führen, was die Wettbewerbsfähigkeit der Anlagen beeinträchtigen könnte. Da derzeit unklar ist, ob und unter welchen Bedingungen Kehrrechtverwertungsanlagen (KVA) im europäischen Emissionshandelssystem (EHS) berücksichtigt werden, ist es sachgerecht, den bestehenden Benchmarkwert beizubehalten. Dies trägt dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen und eine ungleiche Behandlung der Marktteilnehmer zu vermeiden.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--

Rückmeldung zum 1.Erlass: Verordnung über die Reduktion der CO2-Emissionen (CO2-Verordnung)

Erlass Nr.1 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Eher Zustimmung
Begründung:	Nous sommes favorables au projet mis en consultation, qui vise à aligner la législation suisse sur le droit européen en matière de valeurs-cibles d'émissions pour les véhicules utilitaires lourds. En effet, le remplacement du terme « poids total » par « poids garanti » correspond au droit européen. Nous demandons cependant de suivre la même logique pour toutes les classes de poids ; pas uniquement pour les véhicules 4x2 axes.

Anhang: Ordonnance_CO2_routesuisse_02-07-2025.pdf

Monsieur le Conseiller fédéral Albert Rösti
Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
CH-3003 Berne

Envoi électronique : vnl-klima@bafu.admin.ch

Berne, le 2 juillet 2025

Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂
Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir consulté au sujet de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver ci-après, notre prise de position y relative.

routesuisse ne s'exprime que sur les aspects du projet qui concernent le trafic routier, à savoir les valeurs-cibles pour les véhicules utilitaires lourds (Art. 17c^{bis}).

Nous sommes favorables au projet mis en consultation, qui vise à aligner la législation suisse sur le droit européen en matière de valeurs-cibles d'émissions pour les véhicules utilitaires lourds. En effet, le remplacement du terme « poids total » par « poids garanti » correspond au droit européen. Nous demandons cependant de suivre la même logique pour toutes les classes de poids ; pas uniquement pour les véhicules 4x2 axes.

Nous vous remercions pour la prise en compte de notre prise de position, et vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse



Olivier Fantino
Directeur

Erlass Nr.1 Detaillierte Stellungnahme

Titel	Art. 17cbis Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1 Lieferwagen
Akzeptanz	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	-
Begründung	Nous sommes favorables au projet mis en consultation, qui vise à aligner la législation suisse sur le droit européen en matière de valeurs-cibles d'émissions pour les véhicules utilitaires lourds. En effet, le remplacement du terme « poids total » par « poids garanti » correspond au droit européen. Nous demandons cependant de suivre la même logique pour toutes les classes de poids ; pas uniquement pour les véhicules 4x2 axes.

Rückmeldung zum 2.Erlass: Fragebogen zum erläuternden Bericht

Erlass Nr.2 Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Keine Rückmeldung
Begründung:	--