



19. November 2025

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

Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungs- sverfahrens



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens	5
3	Generelles zu den Rückmeldungen.....	6
3.1	Grundsätzliche Zustimmung / Ablehnung der Vorlage	6
3.2	Allgemeine Rückmeldungen	7
3.2.1	Allgemeine Rückmeldungen zum CO ₂ -Ziel für Neuwagenflotten	8
3.2.2	Allgemeine Rückmeldungen im Bereich EHS Anlagen	9
3.2.3	Allgemeine Rückmeldungen im Bereich EHS Luftfahrt	10
4	Rückmeldungen zu einzelnen Artikeln.....	12
4.1	CO ₂ -Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge	12
4.2	Emissionshandelssystem für Betreiber von Anlagen	14
4.2.1	Individuelle Treibhausgas-effizienz.....	14
4.2.2	Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS	15
4.3	Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen	17
4.3.1	Streichung der Bestimmungen zur kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten	17
4.3.2	Kostenlose Zuteilung für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF)	17
4.3.3	Berechnung der maximal zur Verfügung stehenden Menge der Emissionsrechte und der Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte für Luftfahrzeuge	19
4.4	Neue Berechnungsgrundlage zur Berechnung der Teilrückerstattung der CO ₂ -Abgabe	20
4.5	Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten ab 2026.....	21
4.6	Kompensationsinstrument und Bescheinigungen	22
5	Anhang	23

1 Einleitung

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eröffnete die Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) am 25. März 2025. Die Vernehmlassungsfrist lief bis am 2. Juli 2025. Die revidierte CO₂-Verordnung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft. Zur Stellungnahme eingeladen wurden alle Kantone sowie die Konferenz der Kantone (KdK), die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sowie weitere interessierte Kreise. Innert Frist gingen insgesamt 22 Stellungnahmen von Kantonen, vier Rückmeldungen von Parteien, zwei Rückmeldungen von Dachverbänden sowie 38 Stellungnahmen von weiteren interessierten Personen und Organisationen ein. Weiter gab es fünf Akteure, die einen Verzicht auf Stellungnahme angegeben haben. Die Vernehmlassungsteilnehmenden sind im

Anhang aufgeführt.

Die Stellungnahmen konnten online über «Consultations» – eine Plattform der Bundesverwaltung zur Verwaltung von Vernehmlassungsverfahren¹ – eingereicht werden. 17 der 66 Stellungnahmen wurden direkt über die Plattform eingereicht.

Der vorliegende Ergebnisbericht informiert über die eingereichten Stellungnahmen und fasst deren Inhalte – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – zusammen. Für weitere Details zu den einzelnen Stellungnahmen wird auf die Originalfassungen der Stellungnahmen verwiesen. Gemäss Artikel 9 Absatz 1 des Vernehmlassungsgesetzes² werden die Stellungnahmen der Teilnehmenden zusammen mit den weiteren Vernehmlassungsunterlagen auf der Publikationsplattform des Bundes veröffentlicht.³

¹ [Consultations](#)

² SR 172.061

³ [www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2025 > UVEK](http://www.fedlex.admin.ch/Vernehmlassungen/AbgeschlosseneVernehmlassungen/2025/UVEK)

2 Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens

Das Schweizer Emissionshandelssystem (EHS) begrenzt die Emissionen treibhausgasintensiver Industrieanlagen und der Luftfahrt und ermöglicht marktwirtschaftlich effiziente Reduktionen. Teilnehmende Betreiber sind von der CO₂-Abgabe befreit. Seit 2020 ist das Schweizer EHS mit jenem der Europäischen Union (EU) verknüpft, wodurch Schweizer Unternehmen am europäischen Markt teilnehmen, und vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen unterliegen. Diese Verknüpfung basiert auf dem Äquivalenzprinzip und ist Voraussetzung dafür, dass Schweizer Waren vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM) ausgenommen bleiben.

Ab 2026 gelten im europäischen Emissionshandelssystem (EU-EHS) basierend auf technologischem Fortschritt strengere Vorgaben, etwa bei den Berechnungsregeln für die Ansprüche auf kostenlose Zuteilungen von Emissionsrechten. Um die Verknüpfung und die Ausnahmen aufrechtzuerhalten, muss die Schweiz Anpassungen an der CO₂-Verordnung⁴ für 2026 bis 2030 vornehmen. Für Betreiber von Anlagen im EHS sieht die Revision Verschärfungen bei den Berechnungsregeln für die Zuteilung kostenloser Emissionsrechte vor. Die Revision sieht – in Anlehnung an die entsprechenden Regelungen der EU – eine Förderung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF) vor, um vergleichbare Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Zudem werden weitere punktuelle Änderungen an Instrumenten des CO₂-Gesetzes⁵ vorgenommen. Dazu zählen die CO₂-Emissionsvorschriften für schwere Fahrzeuge, bei deren Geltungsbereich künftig das technisch höchstzulässige Garantiegewicht statt des zulässigen Gesamtgewichts massgebend ist, sowie die Anpassung der Berechnung von Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen (z. B. Fernwärme) im Rahmen der Kompensationspflicht für treibstoffimportierende Unternehmen.

Rechtliche Grundlagen vorliegender Revision bilden das seit 2025 geltende CO₂-Gesetz und das Verknüpfungsabkommen der Emissionshandelssysteme mit der EU⁶.

⁴ SR 641.711

⁵ SR 641.71

⁶ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union zur Verknüpfung ihrer jeweiligen Systeme für den Handel mit Treibhausgasemissionen, SR 0.814.011.268

3 Generelles zu den Rückmeldungen

3.1 Grundsätzliche Zustimmung / Ablehnung der Vorlage

Mehrere Kantone begrüßen die Vorlage: Die **Kantone Appenzell Innerrhoden (AI), Basel-Landschaft (BL), Basel-Stadt (BS), Bern (BE), Freiburg (FR), Genf (GE), Graubünden (GR), Luzern (LU), Neuenburg (NE), Schaffhausen (SH), Schwyz (SZ) und Thurgau (TG)** unterstützen die Vorlage ausdrücklich. Die Kantone **Nidwalden (NW), Obwalden (OW), Waadt (VD), Wallis (VS) und Zürich (ZH)** äussern sich insgesamt neutral: **NW** und **ZH** halten jedoch fest, dass die vorgeschlagenen Änderungen im Zusammenhang mit der Verknüpfung des Schweizer EHS mit jenem der EU nachvollziehbar seien. Die **Kantone OW, VD und VS** teilen mit, dass sie keine besonderen Anmerkungen zur Vorlage haben. Der **Kanton OW** stellt fest, dass die Revision mit Mehrkosten für die EHS-Industriebranche verbunden sei.⁷

Die **Grünen** geben keine explizit wertende Stellungnahme zur Gesamtvorlage. Die **Mitte** signalisiert ihre grundsätzliche Zustimmung zur Revision, während die **Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP)** diese als nachvollziehbaren Vollzug der EU-Gesetzgebung befürwortet. Die **Schweizerische Volkspartei (SVP)** weist die Revision der CO₂-Verordnung mit der Forderung zur ersatzlosen Streichung zurück. Von den gesamtschweizerischen Dachverbänden stimmt der **Schweizerische Gewerbeverband (sgv)** der Vorlage im Grundsatz zu, während **economiesuisse** keine wertenden Aussagen zur Gesamtvorlage trifft.

Unter den anderen Vernehmlassungsteilnehmenden sprechen sich drei Organisationen – **aerosuisse, avocat.e.s pour le climat, juristes progressistes vaudois.es** – explizit zustimmend zur Gesamtvorlage aus. Zugleich äussern sie Kritik an einzelnen Teilen der Vorlage.

Auto-schweiz, das **Eidgenössische Büro für Konsumentenfragen (BFK)**, die **Flughafen Zürich AG**, das **Centre Patronal**, die **Handelskammer beider Basel (HKBB)**, **metalsuisse**, **scienceindustries**, die **Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz (PUSCH)**, **strasseschweiz**, **swissmem**, der **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, der **Verband freier Autohändler Schweiz (VFAS)**, der **Verband Textilpflege Schweiz (VTS)** und die **Zürcher Handelskammer (ZHK)** äussern explizit eine «grundsätzliche» Zustimmung zur Gesamtvorlage und weisen auf einzelne aus ihrer Sicht kritische Punkte hin.

Die Organisationen **Alpiq**, die **Axpo Services AG**, **carbura**, **cemsuisse**, die **Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom)**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **Schweizerische Energie-Stiftung (SES)**, die **Swiss International Airlines AG (SWISS)**, **Swisspower**, der **Touring Club Schweiz (TCS)**, **Varo Energy**, der **Verband Schweizer Flugplätze**, der **Verein Klimaschutz Schweiz**, der **Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE)** und **WWF Schweiz (WWF)** äussern sowohl unterstützende als auch kritische Punkte zur Vorlage ohne explizite Positionierung gegenüber der Gesamtvorlage.

⁷ Ein Grossteil der kantonalen Stellungnahmen bezieht sich auf die Gesamtvorlage. Ergänzende Rückmeldungen zu einzelnen Aspekten werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

BirdLife Schweiz bewertet die Gesamtvorlage über das Online-Tool mit der Einschätzung «eher ablehnend».

3.2 Allgemeine Rückmeldungen

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden verschiedene allgemeine Anliegen vorgebracht, welche die vorliegende Vorlage nur indirekt oder nicht betreffen. Diese Anliegen werden nachfolgend thematisch gegliedert zusammengefasst.

Ambitionsniveau

Die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** kritisieren den mangelnden Ehrgeiz der Vorlage und fordern den Bundesrat auf, Nachbesserungen vorzunehmen, um den Verpflichtungen des Pariser Abkommens und dem Prinzip des «höchstmöglichen Ambitionsniveaus» gerecht zu werden. **BirdLife Schweiz**, die **Grünen**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, **SES**, die **SP**, **Stiftung PUSCH**, **Verein Klimaschutz Schweiz**, **VCS** und **WWF** führen ebenfalls auf, dass EU-Vorgaben als Kompromiss zwischen mehreren Ländern lediglich den Mindeststandard darstellen und man sich in der Umsetzung an den ambitionierten Ländern Nordeuropas orientieren solle.

Energieversorgung als Grundvoraussetzung für Dekarbonisierung

Einige der Stellungnehmenden (**economiesuisse**, **HKBB**, **scienceindustries**, **VTS**) betonen die Bedeutung einer ausreichenden Versorgung mit klimaneutralem und gleichzeitig bezahlbarem Strom. Nur unter dieser Voraussetzung könne die Dekarbonisierung in der Schweiz effektiv und wirtschaftlich tragfähig gelingen.

Reinvestition der Kompensationsmittel in Verkehrssektor

Der **TCS** bekräftigt seine bereits im Rahmen der letztjährigen Revision der CO₂-Verordnung erhobene Forderung, dass die finanziellen Mittel aus der Kompensationspflicht stärker in den Bereich der Mobilität reinvestiert werden. Damit solle ein konkreter Beitrag zur emissionsarmen und klimafreundlichen Umgestaltung des Verkehrssektors geleistet werden.

Modalitäten der Förderung von Dekarbonisierungsmassnahmen

Die Förderung im Emissionshandel beschränke sich aktuell auf Projekte mit unter 10 Prozent Rendite, wodurch viele Energieeffizienz-Massnahmen ausgeschlossen seien. Der **Kanton NE** und **Varo Energy** schlagen diesbezüglich vor, die Förderfähigkeit auf alle Projekte auszuweiten, die zur Erreichung der Ziele der Energievereinbarungen beitragen, um so ehrgeizige Vorhaben zu ermutigen.

Transparenz für Konsumenten und Konsumentinnen

Das **BFK** betont in seiner Stellungnahme, dass die Anpassungen im EHS nicht zulasten der Konsumentinnen und Konsumenten gehen dürfen. Es unterstützt die Angleichung an das EU-System, fordert jedoch Transparenz bei möglichen Mehrkosten und eine stärkere Berücksichtigung der Interessen der Konsumierenden. Dazu schlägt es die Pflicht zur Veröffentlichung konsumbasierter CO₂-Emissionen so-

wie die transparente, wissenschaftlich fundierte Darstellung der Referenzwerte für die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten vor. Zudem sollen Unternehmen verpflichtet werden, über den CO₂-Gehalt und die sozialen Kosten von Produkten – etwa durch Etikettierung – zu informieren.

Transparenz der Vernehmlassung

Der **Kanton VD** weist darauf hin, dass die Analyse der Vernehmlassung erschwert war, da die revidierte CO₂-Verordnung (Mai 2025, rückwirkend ab 1. Januar 2025) noch nicht auf Fedlex verfügbar war; künftig wird mehr Transparenz für eine einheitliche Beurteilung gewünscht.

3.2.1 Allgemeine Rückmeldungen zum CO₂-Ziel für Neuwagenflotten

CO₂- Emissionszielwerte für schwere Fahrzeuge

BirdLife Schweiz, Greenpeace, die Grünen, Pro Alps, Pro Natura, die SES, die SP, die Stiftung PUSCH, der VCS, der Verein Klimaschutz Schweiz und WWF weisen darauf hin, dass die Schweiz beim CO₂-Ziel für Neuwagenflotten schwerer Fahrzeuge hinter der EU zurückbleibe: Während die EU bis 2030 von den Herstellern und Importierenden eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent (gegenüber dem Stand Mitte 2019 bis Mitte 2020) verlange, sehe die Schweiz derzeit lediglich 30 Prozent vor – bedingt durch den zeitlichen Ablauf der Gesetzgebung. Vor dem Hintergrund des nun vorliegenden EU-Entscheids und der Zusage des Bundesrats, das CO₂-Gesetz in diesem Fall anzupassen, fordern die Stellungnehmenden eine schnellstmögliche Teilrevision des CO₂-Gesetzes, um eine unnötige Schweizer Sonderregelung zu vermeiden. Auch die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** kritisieren die aktuellen Reduktionsziele der Schweiz im Verkehrssektor als unzureichend. Gefordert wird eine Anhebung im Einklang mit den deutlich strengeren EU-Vorgaben.

«Marktrealistische» Emissionsvorschriften für den Schweizer Automobilmarkt

Auto-schweiz fordert «marktrealistische» Emissionsvorschriften für den Schweizer Automobilmarkt, um wirtschaftliche Schäden zu vermeiden. Trotz gewisser Anpassungen der CO₂-Verordnung per 01.01.2025 geht auto-schweiz nach wie vor von einer Sanktionsbelastung von über 300 Mio. CHF aus, da sich der Automarkt nicht erhole und hinter den europäischen Entwicklungen zurückbleibe. Schweizer Importierende von Steckerfahrzeugen würden zusätzliche Risiken (z. B. Abwertung von E-Fahrzeugen, höhere Vertriebskosten) tragen und könnten die CO₂-Kosten nicht direkt weitergeben. Die aktuell gültige CO₂-Lenkung sei zu volatil und für Importierende mit hoher Unsicherheit verbunden, wodurch eine wirksame Marktsteuerung erschwert werde. Sie fordern deshalb eine flexible, industriefreundliche Ausgestaltung der Verordnung, wie sie in der EU mit einem 3-Jahres-Zeitraum und einem Industrieplan vorgesehen ist. Auto-schweiz führt konkrete Anpassungsbeispiele an der CO₂-Verordnung – wie die Senkung der Zielmarktanteile oder eine differenzierte Festlegung der individuellen Zielvorgaben – auf, die gemäss auto-schweiz eine Schadensverminderung oder gar -vermeidung für die Automobilimporteure herbeibringen würde.

Der **VFAS** fordert zudem die vollständige Aufhebung aller Swiss-Finish-Bestimmungen, die Schweizer Marktteilnehmende im Vergleich zu der EU benachteiligen.

3.2.2 Allgemeine Rückmeldungen im Bereich EHS Anlagen

Wirksamkeit des EHS und kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten

Die **Kantone AG, SO und ZG** als auch **Alpiq, swisspower** und der **VSE** unterstreichen die grundsätzliche Effizienz des EHS als marktwirtschaftliches Instrument zur Emissionsreduktion.

Das derzeitige System der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten führe laut **avocat.e.s pour le climat** und **juristes progressistes vaudois.es** zu Fehlanreizen, da einzelne Grosseemittenten mehr Zertifikate erhielten, als sie benötigen würden, und daraus Gewinne erzielen könnten – eine rasche Reduktion dieser kostenlosen Zuteilungen wird daher gefordert, mindestens im gleichen Umfang wie in der EU. Schliesslich wird bedauert, dass der internationale Seeverkehr – trotz erheblicher Emissionen und Schweizer Beteiligung – im CO₂-Gesetz und der Verordnung bislang unberücksichtigt bleibt, während die EU diesen Bereich seit 2024 in ihr Emissionshandelssystem integriert hat.

Auch **BirdLife Schweiz, Greenpeace**, die **Grünen, Pro Alps, Pro Natura**, die **SES**, die **SP**, die **Stiftung PUSCH**, der **Verein Klimaschutz Schweiz** und **WWF** hinterfragen die effektive Wirkung des EHS in der Schweiz. Zudem machen sie auf die Ausnutzung von Schlupflöchern durch Unternehmen aufmerksam und weisen das UVEK auf seine Aufsichtspflicht hin: Ab 2026 dürfe die Zuteilung kostenloser Emissionsrechte nicht länger die tatsächlichen Emissionen der Anlagen übersteigen, um ungerechtfertigte Gewinne («Windfall-Profite») zu vermeiden. Zudem verlangen sie die einmalige Löschung überschüssiger Emissionsrechte.

Einnahmeverwendung

Auto-schweiz, bauenschweiz, cemsuisse, die **HKBB**, die **IGEB, metalsuisse**, der **VTS**, die **ZHK** und die Dachverbände **economiesuisse** und **sgv** fordern, dass die Einnahmen aus dem EHS sektorspezifisch und gezielt für die Massnahmen zur Dekarbonisierung der Unternehmen verwendet werden. Die Mittel sollen zudem nicht nur für Investitionen, sondern auch zur Deckung von Betriebskosten eingesetzt werden können.

Wettbewerbsverzerrungen und Swiss Finishes

Organisationen wie **bauenschweiz, cemsuisse, economiesuisse**, die **HKBB, IGEB, metalsuisse, scienceindustries**, der **sgv, swissmem** und die **ZHKK** thematisieren die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Konkurrenz aus Nicht-EU-Ländern. Einige Akteure – darunter **auto-schweiz, bauenschweiz, cemsuisse** und der **sgv** – sprechen sich in diesem Zusammenhang für die Einführung eines Schweizer CBAM für den Zementsektor aus. **Metalsuisse** unterstützt grundsätzlich ebenfalls die Idee eines eigenen CBAM und empfiehlt eine Prüfung produktspezifischer Grenzausgleichsmechanismen für metallische Produkte. **Swissmem** lehnt einen Schweizer CBAM dementsgegen grundsätzlich ab und fordert alternative Massnahmen wie die Förderung klimafreundlicher Technologien unter Art. 6 des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG)⁸.

⁸ SR 814.310

Angesichts des sogenannten Swiss Finish betont **Alpiq**, dass sich die Verordnung an der europäischen Systematik orientieren und auf nationale Sonderregelungen – wie etwa die Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe für fossil-thermische Kraftwerke – möglichst verzichten sollte.

Im Sinne der Äquivalenz fordert der **VSE**, die nationalen Regelungen auch an das EU-EHS 2⁹ anzupassen.

Der **Kanton NE**, das **Centre Patronal** und **Varo Energy** fordern die Zulassung hochwertiger, überprüfbarer «nature-based» CO₂-Kompensationen im Rahmen des EHS. Vor dem Hintergrund des aktuellen wirtschaftlichen Umfelds fordern sie dies im Hinblick auf den Übergang zu einer Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten, auch wenn diese Regelung aktuell in der EU nicht angewendet wird.

Eine weitere Forderung von **Varo Energy** ist, dass man die Verwaltungsverfahren für die Nutzung von ausländischem Biogas erleichtert und die Förderfähigkeit von Energieeffizienzprojekten für EHS-Teilnehmende ausweitet, um den praktischen Einsatz kohlenstoffarmer Alternativen zu ermöglichen und ambitionierte Dekarbonisierungsmassnahmen in der Industrie zu fördern.

Deindustrialisierung

Die **SVP** sieht im EHS eine zunehmende regulatorische Belastung und warnt vor einer schleichenden Deindustrialisierung – auch unter Berücksichtigung einer formalen Ausnahme vom EU-CBAM. Die Reduktionen der kostenlosen Zuteilungen sowie weitere Kürzungen würden sich negativ auf den Industriestandort Schweiz auswirken. Eine effektive Klimawirkung sei zudem nicht gewährleistet.

Auch **Swissmem** thematisiert mögliche Deindustrialisierungstendenzen – jedoch im Kontext der ambitionierten Klimaziele der EU. Der Verband fordert, dass sich der Bund auf europäischer Ebene und in internationalen Gremien dafür einsetzt, dass sich alle relevanten Emittierenden verpflichten, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Konkret schlägt Swissmem vor, einen durchschnittlichen CO₂-Preis der wichtigsten Handelspartner zu definieren, ergänzt um einen Zuschlag von 20 Prozent. Zudem sei es entscheidend, die bisherigen Anstrengungen der Industrie anzuerkennen und künftige CO₂-Vorgaben ab 2030 differenziert auszugestalten, um die Wettbewerbsfähigkeit des Werkplatzes Schweiz nicht übermässig zu belasten.

3.2.3 Allgemeine Rückmeldungen im Bereich EHS Luftfahrt

Einnahmeverwendung

Die **HKBB** kritisiert die im Rahmen des Entlastungspakets 27¹⁰ vorgesehene zweckfremde Verwendung der EHS-Erlöse im Luftfahrtbereich. Eine solche Umverwendung widerspreche dem Prinzip der Lenkungsabgabe und sei deshalb abzulehnen.

⁹ Das EU-EHS 2 ist ein neues Emissionshandelssystem der EU, das ab 2027 Emissionen aus dem Gebäude- und Strassenverkehrssektor erfasst.

¹⁰ Mit dem Entlastungspaket 27 will der Bundesrat grosse Defizite verhindern, die Vorgaben der Schuldenbremse einhalten und den Bundeshaushalt mittelfristig wieder ins Gleichgewicht bringen. Weitere Informationen finden sich unter: www.efd.admin.ch > Entlastungspaket 27

Zudem äussern die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** ihr Bedauern, dass diese EHS-Erlöse nicht vermehrt für genutzt werden, wie dies in der EU gesetzlich geregelt ist.

Nutzung von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen

BirdLife Schweiz, die **SP**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **SES**, der **VCS**, der **Verein Klimaschutz Schweiz** und **WWF** fordern, dass sich die Schweiz für einen Systemwechsel in der Definition der Referenzpreise für verschiedene SAF-Qualitäten auf EU-Ebene starkmacht. Sie bemerken zudem, dass sie aufgrund bisheriger Erfahrungen in der EU davon ausgehen würden, dass biogene Treibstoffe zumindest indirekt zur weltweiten Abholzung und somit zur Steigerung von Treibhausgasemissionen beitragen.

Im Hinblick auf die künftige Nutzung nachhaltiger Treibstoffe weist der **VSE** darauf hin, dass der Verband – inklusive Flugplätze – auf klare und praktikable Vollzugsnormen angewiesen ist. Im Sinne eines praktikablen Vollzugs fordern **aerosuisse**, das **Centre Patronal**, die **SWISS**, **economiesuisse**, die **Flughafen Zürich AG** und der **sgv**, dass in Zusammenarbeit mit der EU ein Book & Claim-System etabliert wird, damit die SAF unabhängig des Ortes der Betankung angerechnet werden können.

Beimischpflicht im Falle einer Pflichtlagerfreigabe

Carbura verweist auf eine bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur CO₂-Verordnung 2025 eingebrachte Forderung nach einem neuen Artikel 92c. Dabei geht es um eine Ausnahmeregelung für Pflichtlager im Falle einer Inverkehrbringung aus einem Pflichtlager: In einer solchen Situation solle die [im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens¹¹ mit der EU übernommene] Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe nicht gelten. Die Begründung stützt sich auf Artikel 8a des CO₂-Gesetzes, der Ausnahmen vorsieht. Laut Parlament falle darunter auch die Gesamtverteidigung, zu der die «Wirtschaftliche Landesversorgung» zählt.

¹¹ SR 0.748.127.192.68

4 Rückmeldungen zu einzelnen Artikeln

Aufgeführt werden jene Artikel, zu denen eine inhaltliche Rückmeldung erfolgt ist, wobei Enthaltungen nicht berücksichtigt wurden.

Sowohl **auto-schweiz** als auch der **VCS** haben über die Online-Plattform «Consultations» zu sämtlichen Artikeln eine Position abgegeben. Dabei hat der **VCS** bei allen Artikeln, zu denen keine spezifische inhaltliche Stellungnahme vorlag, eine Zustimmung vermerkt. **Auto-schweiz** hat bei allen Artikeln, zu denen keine zusätzlichen Bemerkungen gemacht wurden, eine Enthaltung angegeben.

4.1 CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

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

Auto-schweiz und der **VFAS** begrüßen die Neuregelung der CO₂-Zielwerte für schwere Fahrzeuge explizit. Sie wünschen zudem, dass eine gleiche Form der Präzisierung für 6x2 (und auch weitere Achsformeln) gilt. Diese Forderung unterstützt auch der **sgv**. Zudem äussern die genannten Stellungnehmenden, dass sie den Ausführungen im erläuternden Bericht widersprechen, welche besagen, dass mit den Änderungen tendenziell mehr Fahrzeuge in den Geltungsbereich kommen. Die neue Regelung diene ausschliesslich der präzisen Klärung der massgebenden Kriterien im Zeitpunkt der Bestellung und führe somit zu keiner Ausweitung des Geltungsbereichs der CO₂-Verordnung.

Der **Kanton Aargau** als auch **strasseschweiz** begrüßen explizit die Anpassungen der Berechnungsgrundlage, fordern jedoch, das Garantiegewicht als Bezugseinheit für alle Fahrzeugklassen beizuziehen. Der **Kanton Genf** und das **Centre Patronal** begrüßen die Änderungen vor dem Hintergrund der nationalen Zielerreichung als auch der Harmonisierung mit der EU. Der **Kanton St. Gallen** begründet seine Zustimmung ebenfalls in der Zielerreichung.

Die **avocat.es pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** begrüßen die vorgeschlagene Angleichung der CO₂-Zielwerte für schwere Nutzfahrzeuge an das EU-Recht grundsätzlich. Sie weisen jedoch darauf hin, dass die jüngste Verschärfung der EU-Vorgaben (Verordnung (EU) 2024/1610) nicht in die Revision eingeflossen sei. Diese neue EU-Regelung, die seit dem 1. Juli 2024 gilt, erfasse deutlich mehr Fahrzeugkategorien (u. a. mittlere Lastwagen, Reisebusse und Anhänger). Zudem wird betont, dass das Reduktionsziel von -57 Prozent für den Verkehrssektor bis 2040 gemäss Klimagesetz nur mit deutlich stärkeren Massnahmen erreichbar sei – diese würden in der aktuellen Verordnungsänderung jedoch fehlen. Konkret führen die Stellungnehmenden auf, dass es in der Schweiz bislang keine mengenmässige Begrenzung für neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gibt – ein Mangel, der behoben werden solle.

BirdLife Schweiz, die **SP**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **SES**, die **Stiftung PUSCH**, der **VCS**, der **Verein Klimaschutz Schweiz** und **WWF** begrüßen die Änderung ebenfalls explizit, dies weil damit eine geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs verbunden sei. Sie fügen an, dass die Rege-

lungen bereits für die Zielerreichungs-Berechnungen und allfällige Ersatzleistungen für das aktuelle Kalenderjahr berücksichtigt werden sollen, da ebendiese Berechnungen seitens Verwaltung im Zeitraum getätigt würden, in dem vorliegende Verordnung bereits in Kraft sei. Sonst käme eine von der EU abweichende Regelung zustande.

4.2 Emissionshandelssystem für Betreiber von Anlagen

Die Weiterentwicklung des EHS im Gleichschritt mit der EU erfährt breite Unterstützung – explizit nennen dies die **Kantone AG, BE, BL, BS, FR, GE, SG, SH, SO, TH, VD, ZH** sowie **Alpiq, auto-schweiz, bauenschweiz**, das **BFK**, das **Centre Patronal**, **cemsuisse**, **economiesuisse**, der **IGEB**, **metalsuisse**, die **Mitte**, **scienceindustries**, der **sgv**, die **SWISS**, **swissmem**, **swisspower**, **Varo Energy**, der **VSE** und die **ZHK**. Die Stellungnehmenden verweisen auf die Vorteile des Linking mit dem EU-EHS wie die höhere Liquidität, stabilere Preise und verbesserte Planungssicherheit. Die **Kantone AG, BS** und **ZH**, **Alpiq**, **metalsuisse**, **scienceindustries**, **swissmem**, der **VSE** sowie die **Mitte** benennen zudem die Wichtigkeit der Ausnahme der Schweizer Unternehmen vom EU-CBAM, die im Rahmen der Verknüpfung der beiden EHS-Systeme ermöglicht wird.

4.2.1 Individuelle Treibhausgaseffizienz

(Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1^{bis} und Art. 46 Abs. 1^{bis})

Economiesuisse, die **HKBB**, **scienceindustries**, der **VTS** als auch die **ZHK** führen einen Flexibilitätsbedarf in der Bewertung der individuellen Treibhausgaseffizienz auf. Sie begründen, dass eine ausschliessliche Fokussierung auf Zielvereinbarungen mit dem Bund vor dem Hintergrund der Vielfalt der EHS-Anlagen und der Freiwilligkeit der Zielvereinbarungen zu kurz greife. Sie verlangen ausdrücklich die Einbeziehung kantonaler Zielvereinbarungen sowie weiterer geeigneter Instrumente wie – mit Ausnahme der HKBB von allen aufgelisteten Stellungnehmenden gefordert – Energieverbrauchsanalysen und Dekarbonisierungspläne, welche die jeweiligen Anlagen im EHS berücksichtigen. Ähnlich äussert sich der **Kanton Aargau**, welcher fordert, dass bei Unternehmen ohne Zielvereinbarungen eine pragmatische und unbürokratische Lösung herbeigezogen werden müsse. Zudem verweisen **economiesuisse** und **scienceindustries** auf einen Zielkonflikt zwischen Energieeffizienz und wachsendem Strombedarf; Ein zu starker Fokus auf die Energieeffizienz könne Entwicklungen wie etwa die zunehmende Elektrifizierung ausblenden. Vor diesem Hintergrund fordern sie, dass die individuelle Treibhausgaseffizienz und nicht die Energieeffizienz herangezogen werden soll.

Auto-schweiz, **bauenschweiz**, **cemsuisse**, die **IGEB**, **metalsuisse** sowie der **sgv** führen aus, dass die CO₂-Intensität von Brennstoffen als Massstab zur Kürzung der kostenlosen Emissionsrechte ausgenommen werden muss – die Nichteinhaltung solle einzig auf Energieeffizienz geprüft werden. Zudem betont **metalsuisse**, dass der Fokus auf die Treibhausgaseffizienz zu eng gefasst sei und der Einsatz von Ressourcen oder Methoden der Kreislaufwirtschaft auch aufgenommen werden soll.

BirdLife Schweiz, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **Stiftung PUSCH**, die **SES**, die **SP**, der **Verein Klimaschutz Schweiz**, der **VCS** und **WWF** argumentieren, dass der Verzicht auf einen obligatorischen Dekarbonisierungsplan oder ein vergleichbares Instrument wie die Netto-Null-Fahrpläne unter Artikel 5 KIG eine Abweichung von der EU-Regelung darstellt und eine Regelungslücke schafft, da nicht alle Teilnehmenden von kantonalen Zielvereinbarungen erfasst sind. Deshalb solle mindestens eines der bestehenden Instrumente als Minimalpflicht vorgeschrieben werden, um die Treibhausgaseffizienz verlässlich bewerten zu können.

Die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** vertreten die Ansicht, dass die Reduktion der kostenlosen Zuteilungen um lediglich 20 Prozent deutlich verschärft werden könnte.

4.2.2 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS

(Anhang 9)

Cemsuisse und die **IGEB** bringen an, dass die Aussagen in Ziffer 1 und 2, die EU habe die Produktbenchmarks *in enger Zusammenarbeit mit der Industrie* ausgearbeitet, nicht zutreffen und daher abgelehnt werden.

Produktbenchmarks unter Ziff. 1.1

BirdLife Schweiz, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, die Stiftung PUSCH, die SES, die SP, der Verein Klimaschutz Schweiz und WWF fordern, dass die im Rahmen der Verordnung von der EU übernommenen Benchmarks an den nationalen, emissionsarmen Strommix der Schweiz angepasst werden.

Die **SVP** kritisiert im Zusammenhang mit der Übernahme der Benchmarks, dass die Revision der CO₂-Verordnung faktisch zu einer automatischen und undemokratisch legitimierten Übernahme von EU-Recht führe, was eine schleichende Aushöhlung der nationalen Souveränität darstelle.

Das **BFK** erwähnt hierzu, dass die in den Anhängen und im CBAM verwendeten Referenzwerte zur Festlegung der Emissionsrechte öffentlich zugänglich gemacht und mit wissenschaftlichen Quellen belegt werden sollen.

Prozessemissionsfaktor unter Ziff. 1.4

BirdLife Schweiz, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, die SES, die SP, die VCS, der Verein Klimaschutz Schweiz und WWF fordern im Rahmen der Ziffer 1.4 eine raschere Reduzierung der kostenlosen Zuteilungen.

Economiesuisse und **scienceindustries** lehnen die Senkung des Prozessemissionsfaktors unter Ziffer 1.4 ab, da dadurch die Wettbewerbsfähigkeit von Sonderabfallverbrennungsanlagen beeinträchtigt würde. Da es aktuell noch unklar ist, ob Kehrlichtverbrennungsanlagen im EU EHS berücksichtigt werden, solle man die aktuellen Benchmarks beibehalten.

Wärmebenchmark unter Ziff. 1.7

Die **IGEB** bemängelt im Rahmen der Ziffer 1.7 eine Benachteiligung der bestehenden Wärmeverbunde aus Kernenergie, man widerspreche so der aktuellen Politik, die Kernkraftwerke betriebsorientiert weiterlaufen zu lassen.

Anpassungsfaktor zur Herstellung von Niacin unter Ziff. 3.4

BirdLife Schweiz, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, die SES, die SP, der VCS, der Verein Klimaschutz Schweiz und WWF nehmen auf, dass man richtigerweise die Produktion von Niacin im Kontext

der Emissionsreduktionen aufführt. Sie führen jedoch auf, dass eine kostenlose Zuteilung für die verbleibende Emissionen das Potenzial ignoriert, Lachgasemissionen zu reduzieren, und fordern hier eine massive Reduktion von kostenlosen Zuteilungen.

4.3 Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen

Auch im Luftfahrtbereich stösst die Weiterentwicklung des EHS im Sinne einer Angleichung an die EU-Regelungen auf breite Unterstützung. Der **Kanton Genf** betont die Bedeutung eines mit der EU kompatiblen Emissionshandelssystems für den Luftfahrtsektor explizit. Nur so könnten Wettbewerbsverzerrungen vermieden und «gleich lange Spiesse» im Vergleich zu europäischen Mitbewerbern gewährleistet werden. Diese Auffassung teilen auch **aerosuisse**, das **Centre Patronal**, die **Flughafen Zürich AG**, die **SWISS** und der **sgv**. Sie – ebenso wie **economiesuisse** – weisen jedoch zusätzlich auf Wettbewerbsnachteile gegenüber Fluggesellschaften aus Drittstaaten ausserhalb Europas hin.

4.3.1 Streichung der Bestimmungen zur kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten

(Aufhebung der Art. 46f und 46g)

Die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** begrüssen in diesem Kontext die Aufhebung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten auf 2026 im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes (Art. 19a Absatz 4).

Im Gegensatz dazu thematisieren **economiesuisse**, **aerosuisse**, das **Centre Patronal**, der **sgv**, die **Flughafen Zürich AG** sowie die **SWISS** den damit verbundenen administrativen und finanziellen Mehraufwand. Sie befürchten eine Schwächung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit – insbesondere durch die Kombination aus Beimischpflicht und dem Wegfall der kostenlosen Emissionszuteilungen. Dieser Mehraufwand wiege insbesondere im Vergleich zu Mitbewerbern ausserhalb der EU schwer. In der Folge fordern die Stellungnehmenden gezielte Ausgleichsmassnahmen wie die vollständige Zweckbindung der Einnahmen aus dem EHS für die Reduktion von Emissionen im Luftverkehr. Der **sgv** fordert darüber hinaus, dass die angesparten Mittel sowohl für Investitions- als auch für Betriebskosten eingesetzt werden können. Weitere Vorschläge zu Ausgleichsmechanismen wurden im Rahmen der unter Artikel 46h als Erweiterungen eingebracht.

4.3.2 Kostenlose Zuteilung für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe (SAF)

(Art. 46h)

Die Förderung von SAF wird vom **Kanton Aargau**, von **economiesuisse**, der **Flughafen Zürich AG**, der **SWISS** sowie von **Swissmem** explizit begrüsst. **BirdLife Schweiz**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **SES**, die **SP**, die **Stiftung PUSCH**, der **VCS**, der **Verein Klimaschutz Schweiz**, der **WWF**, **avocat.es pour le climat**, die **juristes progressistes vaudois.es** sowie die **Kantone Zürich** und **Freiburg** bringen auf unterschiedlichen Ebenen klimapolitische Einwände vor. Die **SVP** lehnt die staatliche Unterstützung von SAFs grundsätzlich ab.

Economiesuisse, die **Flughafen Zürich AG** und die **SWISS** werten die Einführung kostenloser Emissionsrechte für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe in ihren Stellungnahmen positiv. Dies trage nicht nur zur Erreichung der nationalen Klimaziele bei, sondern gleiche auch

Wettbewerbsnachteile aus, welchen die Unternehmen der EU und der Schweiz im internationalen Vergleich durch strengere Umweltauflagen unterliegen. Die **aufgeführten Stellungnehmenden** und **aero-suisse** schlagen vor, Artikel 46h um zwei Absätze zu ergänzen. Der neue Absatz 6 diene hierbei der Effizienzsteigerung des Instrumentes und der Sicherstellung, dass das gesamte Fördervolumen ausgeschöpft würde, indem man das BAFU ermächtigt, eine höhere Menge an Emissionsrechten zuzuteilen, sofern die Gesamt mengen an verfügbaren Emissionsrechten nicht durch andere Luftfahrzeugbetreiber aufgebraucht werden. Zudem fordern die **aufgelisteten Stellungnehmenden** plus das **Centre Patronal** und der **sgv** in einem weiteren Absatz, dass man sämtliche Begleitdokumente, die nach EU-Richtlinien zulässig seien, anerkennt, um so administrativ zu entlasten.

Swissmem äussert sinngemäss, dass die kostenlose Zuteilung von Emissionen im Falle von SAF-Nutzung klimapolitisch sinnvoll sei und helfe, die Wettbewerbsnachteile abzufedern. Im Unterschied zu den anderen Stellungnehmenden fordern sie die Möglichkeit zur direkten Weitergabe von ungenutzten Emissionsrechten durch die Luftfahrzeugbetreiber selbst.

Der **Kanton Aargau** spricht sich ebenfalls für die Förderung der SAF aus und beantragt konkret, Artikel 46h beizubehalten. Zudem solle die Forschung im Bereich SAF in der Schweiz über das bestehende Förderprogramm Klima und Luftfahrt sowie über allfällige weitere Gefässe weiter ausgebaut werden. Auch der **Kanton St. Gallen** begrüsst in diesem Kontext die Bestrebungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Luftverkehr unter Wahrung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen. Der Kanton beantragt, dass die Abgeltung der Mehrkosten für die SAF so gestaltet wird, dass man die Marktentwicklung unterstützt und einer Monopolbildung entgegenwirkt.

Der **Kanton Zürich** hingegen äussert klimapolitische Bedenken betreffend die Einführung kostenloser Emissionsrechte und spricht sich für eine konsequente und verursachergerechte Bepreisung der Emissionen aus.

Der **Kanton Freiburg** weist darauf hin, dass sich durch die Zuteilung kostenloser Emissionsrechte im Luftfahrtsektor grosse Finanzierungslücken bei der Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und der Förderung von Emissionsreduktionen im Luftverkehr ergeben. Im erläuternden Bericht werde präzisiert, dass kein Ausgleich für diesen Verlust vorgesehen ist und man davon ausgehe, dass die Finanzierungslücke zulasten des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs geht. Aus Sicht des Kantons ist dies kritisch zu beurteilen, insbesondere im Hinblick auf die Emissionsbilanzen der Verkehrsträger. Auch die **avocat.es pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** äussern ihre Besorgnis, dass im Rahmen dieser Minderfinanzierung im Bereich Luftfahrt als auch die nicht vorhersehbare Finanzierung über den Bundeshaushalt im Kontext des Entlastungsprogramms für den Bundeshaushalt 2027, die Finanzierung für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs, als zentrales Anliegen angesichts der Klimakrise, vernachlässigt werde.

BirdLife Schweiz, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, die SES, die SP, die Stiftung PUSCH, der VCS, der Verein Klimaschutz Schweiz und WWF bemerken, dass angesichts der kostenlosen Zutei-

lungen für die Finanzierung der SAF-Beimischquote auf eine Zweckbindung der Auktionserträge zugunsten der Luftfahrt verzichtet werden könne. Sie fordern, dass der gesamte Erlös des EHS der Luftfahrt im Bereich alternativer klimafreundlicher Mobilitätsformen und weiteren gesetzlich vorgesehenen Verwendungszwecken zugutekommen soll.

Die aufgelisteten Stellungnehmenden machen zudem geltend, dass dem Parlament bei den Ausarbeitungen der Gesetzesanpassungen nicht bekannt gewesen sei, dass die Luftfahrtunternehmen weiterhin grosszügige kostenlose Zuteilungen erhielten, um die Mehrkosten zu decken, die im Rahmen der Beimischpflicht von SAF zustande kommen. Diese Förderung führe zu einem Mitnahmeeffekt. Gemeinsam mit den **Grünen** fordern die genannten Organisationen vor diesem Hintergrund den Bundesrat dazu auf, unverzüglich eine ambitionierte Quote für synthetische Treibstoffe einzuführen, die über dem EU-Durchschnitt liegt. Der Forderung nach einer ambitionierten Quote folgen auch die **avocat.e.s pour le climat**, und die **juristes progressistes vaudois.es**.

Die **SVP** lehnt die kostenlose Zuteilung der Emissionsrechte für SAF ab. Die staatliche Förderung sehe Kosten im EHS ohne Gegenfinanzierung vor, wobei angesichts der angespannten finanzpolitischen Lage eine Kompensation über den Bundeshaushalt ausgeschlossen sei. Ohne vorgesehene Gegenfinanzierung sei davon auszugehen, dass die Kosten an die Konsumenten und Konsumentinnen abgewälzt würden. Zudem führt die SVP auf, dass es nicht Aufgabe des Staates sei, einen Markt zu schaffen.

Der **Kanton Freiburg** weist schliesslich noch darauf hin, dass die zugeteilten kostenlosen Emissionsrechte rund 12 Prozent der im Schweizer EHS verfügbaren Gesamtmenge ausmachen und mit dem EU-Ansatz vergleichbar sind. Da das EU-Fördersystem für 2024–2030 gilt und das Schweizer System jedoch erst ab 2026, empfiehlt der Kanton, diese zeitliche Differenz im erläuternden Bericht klar zu erläutern.

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

(Anhang 15)

BirdLife Schweiz, die **SP**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **SES**, der **VCS**, der **Verein Klimaschutz Schweiz** und **WWF** fordern, dass über beide Ziffern 5.1 und 5.5 hinweg eine Kombination zu verwenden sei, die den maximalen Umweltnutzen generiert. Die Stoffe gemäss Ziffer 5.1 sollen primär für den Ausgleich der Kostendifferenz berücksichtigt werden.

Zudem soll in Ziffer 5.5 Buchstabe b der Beitrag auf 50 Prozent gekürzt werden und der Beitrag unter Buchstabe c derselben Ziffer solle ersatzlos gestrichen werden.

4.4 Neue Berechnungsgrundlage zur Berechnung der Teilrückerstattung der CO₂-Abgabe

(Art. 96b Abs. 3 und Abs. 6)

Die **Axpo Services AG**, **Swisspower** und der **VSE** sprechen sich – unter anderem mit Blick auf die Herausforderungen der Stromversorgung der Zukunft – gegen den vorgesehenen Methodenwechsel zugunsten des Klimakostensatzes aus. Sie beschreiben, dass Betreiber fossil-thermischer Kraftwerke heute sowohl dem EHS als auch der CO₂-Abgabe unterliegen, wobei eine Rückerstattung der Abgabe erst bei Überschreiten eines CO₂-Mindestpreises möglich ist. Da dieser Mindestpreis international einzigartig sei und im Rahmen der Revision weiter angehoben werden soll, sehen sie den Marktzugang faktisch als versperrt. **Alle drei Stellungnehmenden** und die **Alpiq** fordern, den Verweis auf einen fixen Klimakostensatz zu streichen und stattdessen – wie gehabt – den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse als Grundlage für die Ermittlung externer Kosten heranzuziehen.

Swisspower und der **VSE** führen zudem auf, dass unter dem neu eingeführten Absatz 6 zusätzliche Dokumentationspflichten zustande kämen, wobei sie die Erfassung von Verbrauch und Lagerbeständen als weitaus ausreichend erachten.

Auto-schweiz, **economiesuisse**, der **sgv** und der **VSG** akzeptieren die Änderungen im Grundsatz: Sie können den Methodenwechsel nachvollziehen, bemerken jedoch, dass angesichts der Unsicherheiten in den Berechnungen eine Verdreifachung der Kosten nicht angemessen sei. Vor diesem Hintergrund fordern sie, dass man eine ergänzende Kompensationsmöglichkeit vorsieht, um die wirtschaftlichen Mehrbelastungen abzufedern, ohne hierbei das klimapolitische Ziel zu schmälern.

Die **avocat.e.s pour le climat** als auch die **juristes progressistes vaudois.es** begrüssen die Änderungen der Berechnungsgrundlagen für den Mindestpreis für die CO₂-Abgabe-Rückerstattung. Sie sehen es jedoch als unzulässig an, dass die beiden Zentralen, die von dieser Änderung betroffen sind, diese Kosten schlussendlich an die Konsumenten und Konsumentinnen abwälzen können. Schliesslich üben die Stellungnehmenden auf übergeordneter Ebene Kritik am aus ihrer Sicht zu tief angesetzten Absenkwert von 2,25 Prozent für die Reduktionsziele im Rahmen der Befreiung von der CO₂-Abgabe bei Abschluss einer Verminderungsverpflichtung.

Der **Kanton Waadt** weist darauf hin, dass nicht alle Schäden, die durch Treibhausgasemissionen entstanden, reparabel seien. Er fordert, dass bei der Bestimmung des Mindestpreises zur Rückerstattung nicht nur die Schadenskosten berücksichtigt werden, sondern weiterhin auch der aktuelle Stand der Wissenschaft.

Die **BFK** spricht sich dafür aus, dass die Endkosten, hier im Rahmen der Reservekraftwerke, nicht auf die Endkonsumenten und -konsumentinnen abgewälzt werden, da so der Anreiz der Unternehmen, in erneuerbare Energien zu investieren nichtig würde.

BirdLife Schweiz, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, die **SES**, die **SP**, der **VCS**, der **Verein Klimaschutz Schweiz** und **WWF** äussern, dass Absatz 1 ohne Erläuterungen missverständlich sei.

4.5 Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten ab 2026

(Art. 146ah)

Cemsuisse, **economiesuisse** und die **IGEB** kritisieren die verzögerte Festlegung der kostenlosen Emissionsrechte aufgrund der noch ausstehenden EU-Benchmarks und fordern vom BAFU eine möglichst frühzeitige Kommunikation zur Sicherstellung der Planungssicherheit.

Swisspower und der **VSE** wünschen sinngemäss ebenfalls eine frühzeitige Zuteilung der Emissionsrechte noch im Verpflichtungsjahr.

4.6 Kompensationsinstrument und Bescheinigungen

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

BirdLife Schweiz, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, die **SES**, die **SP**, die **Stiftung PUSCH**, der **VCS**, und **WWF** äussern, dass sie die Anpassungen in den Berechnungen der Referenzemissionen aufgrund unklarer Konsequenzen als heikel ansehen. Sie äussern zudem, dass für sie Unklarheit vorherrscht betreffend den separaten Einbezug der ältesten zu ersetzenden Heizung. Schliesslich bemerken sie, dass bezüglich Einbauverbot für fossile Heizungen entsprechend den kantonalen Unterschieden differenziert werden müsse.

Der **Kanton Zürich** gibt zu bedenken, dass die Anpassung der Berechnungsgrundlage dazu führen könne, dass Wärmeverbundbetreiber weniger finanzielle Beiträge erhalten und somit Projekte zur Dekarbonisierung im Bereich der Wärmenutzung gehemmt werden. Sie fordern eine sorgfältige Prüfung allfälliger Auswirkungen und die entsprechende Aufführung im erläuternden Bericht.

Auch die **avocat.e.s pour le climat** und die **juristes progressistes vaudois.es** äussern Bedenken zur geplanten Anpassung der Berechnungsmethode: Sie weisen darauf hin, dass die Schweizer Gesetzgebung tendenziell die Entwicklung neuer Technologien bevorzuge, während die Förderung der Energie- und Technologieeffizienz eher vernachlässigt werde.

Der **Kanton SH** unterstützt die vorgesehenen Änderungen ausdrücklich. Er begrüsst insbesondere die Harmonisierung der Berechnungsmethoden für neue und bestehende Bezüger und Bezügerinnen sowie den Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.

5 Anhang

Abkürzungsverzeichnis

auto-schweiz	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BFK	Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
EICom	Eidgenössische Elektrizitätskommission
EHS	Emissionshandelssystem
EU-EHS	Emissionshandelssystem der EU
HKBB	Handelskammer beider Basel
PUSCH	Stiftung Praktischer Umweltschutz
SAF	<i>Sustainable Aviation Fuels</i> ; Erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe
SES	Schweizerische Energie-Stiftung
SWISS	SWISS
TCS	Touring Club Schweiz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VSE	Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
VTs	Verband Textilpflege Schweiz
ZHK	Zürcher Handelskammer

Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden und Abkürzungen

Liste des participants à la consultation et abréviations

Elenco dei partecipanti alla consultazione e abbreviazioni

1. Kantone

Cantons

Cantoni

AG	Aargau / Argovie / Argovia
AI	Appenzell Innerrhoden / Appenzell Rhodes-Intérieures / Appenzello Interno
AR	Appenzell Ausserrhoden / Appenzell Rhodes-Extérieures / Appenzello Esterno
BE	Bern / Berne / Berna
BL	Basel Landschaft / Bâle-Campagne / Basilea Campagna
BS	Basel Stadt / Bâle-Ville / Basilea Città
FR	Fribourg / Freiburg / Friburgo
GE	Genève / Genf / Ginevra
GL	Glarus / Glaris / Glarona
GR	Graubünden / Grisons / Grigioni
LU	Luzern / Lucerne / Lucerna
NE	Neuchâtel / Neuenburg / Neuchâtel
NW	Nidwalden / Nidwald / Nidvaldo
OW	Obwalden / Obwald / Obvaldo
SG	St. Gallen / Saint-Gall / San Gallo
SH	Schaffhausen / Schaffhouse / Sciaffusa
SO	Solothurn / Soleure / Soletta
SZ	Schwyz / Schwytz / Svitto
TG	Thurgau / Thurgovie / Turgovia
TI	Ticino / Tessin
VD	Vaud / Waadt
VS	Valais / Wallis / Vallese
ZG	Zug / Zoug / Zugo
ZH	Zürich / Zurich / Zurigo

2. Politische Parteien

Partis politiques

Partiti

	Die GRÜNEN Schweiz Les VERT-E-S suisses I VERDI svizzera
	Die Mitte Le Centre il Centro
SVP	Schweizerische Volkspartei
UDC	Union Démocratique du Centre
UDC	Unione Democratica di Centro
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
PSS	Parti socialiste suisse
PSS	Partito socialista svizzero

3. Verbände der Wirtschaft

Associations de l'économie

Associazioni dell'economia

	economiesuisse
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
UPS	Union patronale suisse
USI	Unione svizzera degli imprenditori
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
USAM	Union suisse des arts et métiers
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri

4. Weitere interessierte Organisationen

Autres organisations intéressées

Altre organizzazioni interessate

aerosuisse
Alpiq
auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Axpo Services AG
Bauenschweiz
Biofuels Schweiz
BirdLife

carbura
cemsuisse
Centre Patronal
Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom
Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
Flughafen Zürich AG
Greenpeace
Handelskammer beider Basel
InteressenGemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)
Juristes progressistes vaudois.es
Konferenz der kantonalen Ausgleichskassen
metalsuisse
Pro Alps
Pro Natura
Schweizerische Energie-Stiftung
Schweizerischer Gewerbeverband
scienceindustries
Stiftung Pusch
strasseschweiz
SWISS
Swissmem
Swisspower
TCS
Varo Energy
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Verband freier Autohandel Schweiz VFAS
Verband Schweizer Flugplätze
Verband Schweizer Elektrizitätsunternehmen
Verband Textilpflege Schweiz VTS
Verein Klimaschutz Schweiz
WWF
Zürcher Handelskammer