



Bern, 25. März 2025

---

# **Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung)**

Erläuternder Bericht  
zur Eröffnung  
des Vernehmlassungsverfahrens

---



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Grundzüge der Vorlage</b> .....	<b>4</b>
2.1	CO <sub>2</sub> -Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge.....	4
2.2	Emissionshandel für Betreiber von Anlagen.....	4
2.3	Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen .....	6
2.4	Kompensationsinstrument und Bescheinigungen.....	6
<b>3</b>	<b>Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Auswirkungen</b> .....	<b>14</b>
4.1	Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden.....	14
4.2	Auswirkungen auf die Umwelt .....	15
4.3	Auswirkungen auf die Wirtschaft .....	15
<b>5</b>	<b>Verhältnis zum internationalen Recht</b> .....	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Datenschutz</b> .....	<b>17</b>

# Erläuternder Bericht

## 1 Ausgangslage

Das Emissionshandelssystem (EHS) begrenzt die Emissionen der treibhausgasintensivsten Industrieanlagen. Die Luftfahrt ist ebenfalls in das EHS integriert. Als marktwirtschaftliches Instrument ermöglicht das EHS den Teilnehmern, Treibhausgasemissionen dort zu reduzieren, wo dies am kostengünstigsten ist. Das Schweizer EHS für Betreiber von stationären Anlagen umfasst im Jahr 2025 93 Industrie- und Fernwärmeproduktionsstandorte. Diese sind von der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe befreit. Das EHS für Luftfahrzeugbetreiber umfasst rund 200 Betreiber mit Flügen von der Schweiz in den europäischen Wirtschaftsraum und in das Vereinigte Königreich. Das Schweizer EHS wurde per 1. Januar 2020 mit dem weit grösseren EHS der Europäischen Union (EU) verknüpft<sup>1</sup>, so dass Schweizer Teilnehmer vom liquiden und transparenten europäischen CO<sub>2</sub>-Emissionsmarkt profitieren können und vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt sind wie ihre europäischen Konkurrenten.

Das Abkommen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung der beiden EHS der Schweiz und der EU ist auf eine langfristige Zusammenarbeit ausgerichtet und daher unbefristet. Darin festgehalten ist insbesondere, dass die beiden EHS gleichwertig zueinander ausgestaltet werden (Äquivalenzprinzip für Betreiber von Anlagen), beziehungsweise identische Regeln aufweisen müssen (Spiegelungsprinzip für die Grundsätze wie Geltungsbereich, Obergrenze der Emissionsrechte und die Regeln der Zuteilung für Betreiber von Luftfahrzeugen). Diese Verknüpfung der beiden EHS ist zudem die Grundlage, damit Waren mit Ursprung in der Schweiz vom Grenzausgleichsmechanismus der EU (Carbon Border Adjustment Mechanism, EU-CBAM)<sup>2</sup>, den die EU im Jahr 2023 eingeführt hat, ausgenommen sind.

Die EU hat Änderungen an ihrem EHS mit Wirkung ab dem Jahr 2026 vorgenommen<sup>3</sup>, 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 CO<sub>2</sub>-Gesetz festgehalten, das seit Januar 2025 in Kraft ist. Mit dieser Teilrevision der CO<sub>2</sub>-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-CBAM aufrechtzuerhalten.

Die EU führt den EU-CBAM parallel zur Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten in den obengenannten Sektoren ein. Da die Pflichten im Rahmen der Teilnahme am EHS die Produktionskosten verteuern können, werden unter dem EU-CBAM Abgaben auf dem CO<sub>2</sub>-Gehalt von aus Drittstaaten importierten Gütern erhoben. Damit will die EU sicherstellen, dass diese Güter demselben CO<sub>2</sub>-

---

<sup>1</sup> Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union zur Verknüpfung ihrer jeweiligen Systeme für den Handel mit Treibhausgasemissionen, SR **0.814.011.268**

<sup>2</sup> Für Informationen zum EU-CBAM vgl. <https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism>

<sup>3</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2024/795, ABl. L 795 vom 29.02.2024, S. 1

Preis unterliegen wie die Güterproduktion innerhalb der EU. So soll die Verlagerung von Emissionen in Länder mit weniger strengen klimapolitischen Vorschriften (Carbon Leakage) verhindert werden.

Diese Vorlage beschränkt sich auf Anpassungen zur Weiterentwicklung des *EHS*, äquivalent zu jener in der EU. Das Parlament prüft zurzeit im Rahmen der Parlamentarischen Initiative 21.432 mögliche gesetzliche Grundlagen für ein CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem.

Im Bereich EHS Luftfahrt kennt die EU seit 2024 ein System zur Unterstützung der Verwendung von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen. Im Hinblick auf die Einführung der Pflicht zur Beimischung dieser Flugtreibstoffe für Treibstoffanbieter gemäss dem revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz<sup>4</sup> soll nun auch im EHS der Schweiz auf der Abnehmerseite die Verwendung dieser Treibstoffe unterstützt werden. Der Unterstützungsmechanismus orientiert sich an demjenigen der EU und sichert so vergleichbare Wettbewerbsbedingungen.

Der vorliegende Entwurf der Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung ab dem Jahr 2026 basiert auf der Vernehmlassungsvorlage der CO<sub>2</sub>-Verordnung zum neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz ab dem Jahr 2025, welche voraussichtlich im 2. Quartal 2025 vom Bundesrat verabschiedet wird. Im Bereich des EHS für Betreiber von Anlagen bleibt offen, ob geringfügige Anpassungen von Artikel 46b zur Anpassung der kostenlosen Zuteilung bei geänderten Aktivitätsraten erforderlich sind, um weiterhin vergleichbare Regeln wie im EHS der EU zu gewährleisten. Eine Anpassung des vorliegenden Verordnungsentwurfs nach der Vernehmlassung muss geprüft werden, falls der EU-CBAM nicht wie geplant per Anfang 2026 verpflichtend eingeführt wird. Möglicherweise sind daher nachträglich noch geringfügige inhaltliche oder redaktionelle Anpassungen im vorliegenden Entwurf notwendig.

## 2 Grundzüge der Vorlage

### 2.1 CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

Die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für schwere Fahrzeuge wurden per 2025 neu eingeführt. Nun wird der Geltungsbereich dieser Regelung angepasst, um mehr Klarheit zu schaffen und die Konsistenz mit der EU-Regelung sowie die konsequente Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen sicherzustellen.

### 2.2 Emissionshandel für Betreiber von Anlagen

Das EHS für Betreiber von Anlagen wird im Einklang mit den Regeln im EHS der EU weiterentwickelt. Mit dieser Teilrevision werden insbesondere die dazu notwendigen Anpassungen der Berechnungsregeln für die Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten vorgenommen. Dabei sind für den Zeitraum 2026-2030 die folgenden Änderungen vorzusehen:

Benchmarks: Die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen orientiert sich weiterhin insbesondere am treibhausgas-effizienten Betrieb von Referenzanlagen. Dieser wird durch Benchmarks für die Herstellung bestimmter Produkte, den Wärmeverbrauch, den Brennstoffeinsatz und einem Ansatz für nicht-vermeidbare Prozessemissionen definiert. Die Benchmarks werden basierend

---

<sup>4</sup> SR 641.71

auf den Produktionsdaten der zehn Prozent treibhausgas-effizientesten Produzenten im EU-Raum festgelegt. Um den technologischen Fortschritt abzubilden, werden diese Benchmarks für den Zeitraum 2026-2030 angepasst. Die EU hat dazu eine umfangreiche Datenerhebung durchgeführt und wird die neuen Benchmarkwerte voraussichtlich im Jahr 2025 veröffentlichen. Aus den von der EU festgelegten Bandbreiten für die Anpassung der Benchmarks, ergibt sich eine Reduktion um zwischen 3 und rund 50 Prozent gegenüber den Benchmarks der Jahre 2021-2025. Die Schweiz wird diese Benchmarks ab dem Jahr 2026 übernehmen. Falls sie vor Verabschiedung dieser Verordnung per 1. Januar 2026 durch den Bundesrat noch nicht definitiv festgelegt wurden, wird das UVEK die entsprechenden Werte im Verlauf des Jahres 2026 in den Anhang der Verordnung aufnehmen.

Nutzung von Wärme aus Strom: Für die Nutzung von Wärme, die aus Strom erzeugt wurde, soll neu, wie im EHS der EU, eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten gewährt werden. Dies schafft Planungssicherheit bezüglich der langfristigen Elektrifizierung von industriellen Prozessen und bietet zusätzliche Anreize zur Nutzung von Wärmepotentialen.

Reduktion der kostenlosen Zuteilung für die Herstellung von CBAM-Waren: Die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die Produktion von ausgewählten Waren, darunter Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, wird im EHS der EU ab dem Jahr 2026 schrittweise reduziert. Diese Regelung wird von der Schweiz übernommen. Sie stellt eine Bedingung für die Aufrechterhaltung der Verknüpfung des Schweizer EHS mit jenem der EU dar und somit auch für die generelle Ausnahme von Waren mit Ursprung in der Schweiz vom EU-CBAM. Die vorliegende Teilrevision definiert die Reduktion der Zuteilungsrate bis 2030, bis dahin wird die Zuteilung knapp halbiert.

Individuelle Treibhausgas-effizienz: Wie mit Artikel 19 Absatz 4 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen, soll die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten reduziert werden, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Da die Schweiz mit dem Instrument der Zielvereinbarungen mit dem Bund<sup>5</sup> bereits über ein etabliertes System zur Bemessung der Energie- und Treibhausgas-effizienz von Unternehmen verfügt, wird diesbezüglich darauf abgestützt. Betreibern von Anlagen, die eine Zielvereinbarung abschliessen müssen und diese nicht einhalten, wird die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten um 20 Prozent gekürzt.

Teilrückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken: Der Mindestpreis für die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken richtet sich weiterhin nach dem Mittelwert der externen Kosten abzüglich der Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte. Neu wird für die Ermittlung der externen Kosten der Klimakostensatz (auch social cost of carbon SCC genannt) verwendet, welcher die Kosten des Ausstosses von Treibhausgasen und somit die Schadenskosten ausweist. Die Reservekraftwerke sind von dieser Änderung nicht direkt betroffen, da der Teil der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der nicht durch das BAZG zurückerstattet wird, gemäss der Winterreserververordnung (WResV)<sup>6</sup> über eine Erhöhung der Netznutzungsgebühr finanziert wird.

---

<sup>5</sup> Für Informationen zum Thema Zielvereinbarungen zur Steigerung der Energieeffizienz und Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen vgl. [www.zv-energie.admin.ch](http://www.zv-energie.admin.ch)

<sup>6</sup> SR 734.722

## 2.3 Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen

Mit dieser Teilrevision wird ein Instrument für den Zeitraum von 2026 bis 2030 eingeführt, mit welchem die Kosten für die Verwendung von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen auf EHS-Flügen teilweise ausgeglichen werden. Solche Kosten werden den Luftfahrzeugbetreibern erwachsen, sobald in der Schweiz die Beimischpflicht für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe gemäss Artikel 28g und 28h des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes gilt oder wenn sie freiwillig solche Flugtreibstoffe tanken. Mit der Einführung eines analogen Instruments zur Unterstützung der Verwendung dieser Flugtreibstoffe wie es die EU kennt sollen für die Luftfahrzeugbetreiber vergleichbare Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Die Grundidee ist, dass die Kostendifferenz zwischen diesen Flugtreibstoffen und fossilem Flugtreibstoff teilweise ausgeglichen wird, indem in einem bestimmten Umfang Emissionsrechte kostenlos zugeteilt werden. Der Grad des Kostenausgleichs ist differenziert für verschiedene Arten von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen. So werden zum Beispiel erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe am stärksten unterstützt. Die Grundlage für dieses Instrument ist in Artikel 19a Absatz 4 des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes angelegt. Dort ist festgehalten, dass der Bundesrat für den Verbrauch von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen Ausnahmen vom Prinzip vorsehen kann, dass ab 2026 keine Emissionsrechte mehr kostenlos zugeteilt werden. Die hier dargelegten Ausführungsbestimmungen konkretisieren das Instrument und orientieren sich eng am entsprechenden System im EHS der EU. Durch die beschriebenen Neuerungen werden weniger Emissionsrechte versteigert, was zu einer Verringerung der Erlöse aus den Versteigerungen im EHS Luftfahrt führt. Der Mindererlös, der entsteht, wenn die 550 000 Emissionsrechte über die Periode von 2026 bis 2030 nicht versteigert, sondern kostenlos zugeteilt werden, wird auf rund 50 Mio. CHF geschätzt (bei einem angenommenen Versteigerungspreis von durchschnittlich 90 CHF). Somit stehen zur Förderung von Massnahmen zur Emissionsreduktion im Luftverkehr gemäss Artikel 37a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes weniger Mittel zur Verfügung. Angesichts der Defizite im Bundeshaushalt und des geplanten Entlastungspakets 2027 ist derzeit davon auszugehen, dass zur Kompensation des Mindererlöses keine Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt gestützt auf Artikel 103b des Luftfahrtgesetzes zur Verfügung gestellt werden können.

Da es ab 2026 gemäss Artikel 19a Absatz 4 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes abgesehen von diesem neu eingeführten Instrument keine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten mehr gibt, werden die entsprechenden Bestimmungen der CO<sub>2</sub>-Verordnung mit dieser Teilrevision aufgehoben.

## 2.4 Kompensationsinstrument und Bescheinigungen

Die Kompensationspflicht für Hersteller und Importeure fossiler Treibstoffe wird weitergeführt. Diese sind verpflichtet, einen Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr mit Klimaschutzprojekten oder -programmen im In- und Ausland zu kompensieren. Die Kompensationspflicht wird über die Abgabe von nationalen und internationalen Bescheinigungen erfüllt.

Nur Anhang 3a, welcher die Berechnungsmethode von Emissionsverminderungen aus Wärmenetzen festlegt, wird geändert. 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 CO<sub>2</sub>-armen Wärmequellen widerspiegelt.

### 3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

#### *Art. 17c<sup>bis</sup> Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Bst. b Ziff. 1*

Für die Unterstellung von schweren Fahrzeugen unter die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften soll neu das Garantiegewicht (das vom Hersteller technisch höchstens zugelassene Gewicht) und nicht das Gesamtgewicht (das zulässige Gewicht für den Strassenverkehr), massgebend sein. Diese Anpassung folgt der EU-Regelung<sup>7</sup> und sorgt für Klarheit, da für alle Fahrzeuge das Garantiegewicht bzw. der Stand ab Werk gilt. Zudem entspricht sie der europäischen Typengenehmigung, die für die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte mit VECTO-Simulationssoftware (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool)<sup>8</sup> bei mehrstufigen Fahrzeugen das Basisfahrzeug und damit das Garantiegewicht heranzieht.

#### *Art. 45 Abs. 3 Bst. b Ziff. 1<sup>bis</sup>*

Mit der Änderung in Artikel 46 kann es neu Emissionsrechte geben, die nicht mehr kostenlos zugeteilt werden, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz von Betreibern von Anlagen ungenügend ist. Diese werden dem Anteil nach Absatz 2 (sog. Reserve) zugeführt.

#### *Art. 46 Abs. 1<sup>bis</sup>*

Absatz 1<sup>bis</sup> regelt neu, dass die berechnete Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten, analog zu den Bestimmungen im EHS der EU, um 20 Prozent gekürzt wird, wenn die individuelle Treibhausgas-effizienz eines Betreibers von Anlagen ungenügend ist. Die Treibhausgas-effizienz wird als ungenügend erachtet, wenn Betreiber von Anlagen wirtschaftliche Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz oder der Reduktion der Treibhausgase nicht umsetzen und dadurch ihre Zielvereinbarung nach Artikel 41 oder 46 des Energiegesetzes (EnG)<sup>9</sup> nicht einhalten. In diesem Fall wird die kostenlose Zuteilung ab dem Folgejahr des Jahres, in dem die Nichteinhaltung festgestellt wurde, um 20 Prozent gekürzt. Ebenfalls mit Wirkung ab Beginn des Folgejahrs wird die Kürzung aufgehoben, falls eine neue Zielvereinbarung abgeschlossen und diese eingehalten wird. Allfällige aufgrund dieser Regelung nicht zugeteilte Emissionsrechte werden der Menge nach Artikel 45 Absatz 2 zugeführt. Die Pflicht einen Dekarbonisierungsplan zu erstellen, wie sie die EU in ihrem EHS für gewisse Betreiber von Anlagen vorgibt, wird nicht eingeführt. Dies, da für Betreiber von Anlagen bereits anderweitig Anreize bestehen, einen Fahrplan nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG)<sup>10</sup> zu erstellen. Dies entlastet die Unternehmen.

---

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates. ABI. L 198 vom 25.7.2019, S. 202.

<sup>8</sup> Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission. ABI L 349 vom 29.12.2017, S. 1.

<sup>9</sup> SR 730.0

<sup>10</sup> SR 814.310

#### *Art. 46a Abs. 1*

In Absatz 1 wird lediglich die Jahreszahl aktualisiert. Für die Periode 2021-2025 galt ein Betreiber von Anlagen, der ab dem 2. Januar 2021 am EHS teilnahm als neuer Teilnehmer. Damit wurden Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten aus der Reserve nach Artikel 45 Absatz 2 gedeckt. Diese Teilnehmer gelten für die Periode 2026-2030 nun als bestehende und nicht mehr als neue Teilnehmer. Hingegen gelten Betreiber von Anlagen, die ab dem 2. Januar 2026 am EHS teilnehmen als neu und die Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten wird ab dem Jahr 2026 aus obengenannter Reserve gedeckt.

#### *Art. 46b Abs. 3*

Die Regelung in Absatz 3 wird angepasst, da der Nachweis der Ausschliesslichkeit im Rahmen des Vollzugs dieser Verordnung nur schwer erbracht werden kann. Das BAFU geht davon aus, dass die Reduktion der Aktivitätsrate eines Zuteilungselements nach dem Wärme- oder Brennstoffbenchmark nachweislich auf eine höhere Energieeffizienz zurückgeführt werden kann, wenn die erhöhte Energieeffizienz, ausgedrückt in Energieeinsatz pro Einheit der hergestellten Produkte, zu mindestens zwei Dritteln zu der Reduktion der Aktivitätsrate beiträgt. Die hergestellten Produkte sind dabei anhand ihres PRODCOM-Codes zu unterscheiden und zu gruppieren.

#### *Art. 46f aufgehoben*

Absatz 1 der geltenden Verordnung zur kostenlosen Zuteilung hat keine Anwendung mehr, da es ab 2026 gemäss Artikel 19a Absatz 4 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes abgesehen von den vom Bundesrat vorgesehenen Ausnahmen für den Verbrauch von erneuerbaren oder emissionsarmen Treibstoffen (siehe Artikel 46h) im Flugverkehr keine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten mehr gibt. Absatz 3 der geltenden Verordnung wird in eine Übergangsbestimmung überführt (neuer Artikel 146ai). Die ehemaligen Absätze 2 und 4 der geltenden Verordnung wurden bereits in früheren Verordnungsrevisionen aufgehoben. Der Artikel 46f wird somit aufgehoben.

#### *Art. 46g aufgehoben*

Dieser Artikel zur zusätzlichen kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten bei Flügen in die Regionen in äusserster Randlage hat keine Anwendung mehr und wird deshalb aufgehoben. Gemäss Artikel 19a Absatz 4 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gibt es ab 2026 abgesehen von den vom Bundesrat vorgesehenen Ausnahmen für den Verbrauch von erneuerbaren oder emissionsarmen Treibstoffen (siehe Artikel 46h) keine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten mehr.

#### *Art. 46h Kostenlose Zuteilung für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe*

In Absatz 1 wird festgehalten, wie viele Emissionsrechte für den Zeitraum von 2026 bis 2030 zur Verfügung stehen für die Verwendung erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe bei Flügen, die unter das CH EHS fallen. Das Ziel besteht in einer vergleichbaren Unterstützung der Luftfahrzeugbetreiber für Flüge unter dem CH EHS wie sie unter dem EU EHS gewährt wird. Die Menge von 550'000 Emissionsrechten entspricht rund 12% der insgesamt für diese Zeitspanne unter dem CH EHS zur Verfügung stehenden Emissionsrechte. Damit ist der Prozentsatz identisch mit dem Prozentsatz, der in der EU für das analoge Instrument zur Verfügung steht (rund 12%, 20 Mio. Emissionsrechte). Das Verhältnis der unter dem CH resp. EU EHS zu diesem Zweck zur Verfügung stehenden Emissionsrechte (0.55 Mio. resp. 20 Mio. Emissionsrechte) spiegelt ebenfalls das Grössenverhältnis der beiden EHS für Luftverkehr (rund 1.5 Mio. t CO<sub>2</sub> resp. rund 53 Mio. t CO<sub>2</sub>). Gemäss Absatz 2 können kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber jeweils jährlich bis zum 31. März eine kostenlose Zuteilung beantragen. Voraussetzung ist,



dass sie Teilnehmer am EHS sind und im Vorjahr erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe auf Flügen eingesetzt haben, die unter das CH EHS fallen. Für die Beantragung werden die Luftfahrzeugbetreiber den jährlichen Monitoringbericht verwenden können, mit dem sie ihre Reportingpflichten unter dem EHS erfüllen.

In Absatz 3 wird für die Methode zur Berechnung der Menge der Emissionsrechte, die einem Luftfahrzeugbetreiber kostenlos zuzuteilen sind, auf Anhang 15 Ziffer 5 verwiesen. Absatz 4 hält das Vorgehen fest, falls in einem Jahr nicht mehr genügend Emissionsrechte zur Verfügung stehen, um alle Anträge zu berücksichtigen. In diesem Fall wird für alle Betreiber die Menge anteilmässig gekürzt. Dies stellt die Gleichbehandlung aller Betreiber sicher. Um Transparenz zu schaffen, welchen Luftfahrzeugbetreibern wie viele Emissionsrechte unter diesem Instrument kostenlos zugeteilt wurden, veröffentlicht das BAFU diese Daten (Abs. 5). Dies ist in Übereinstimmung mit dem bisherigen Vorgehen zur Publikation der kostenlosen Zuteilung.

#### *Art. 96b Abs. 1, 3 und 6*

In Absatz 1 wird festgelegt, dass die Teilrückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe statt wie bisher für die eingekauften neu für die in der Gesuchsperiode verbrauchten Brennstoffe zu beantragen ist. Zur Sicherstellung des Betriebs eines Reservekraftwerkes sind grosse Lagerbestände von Brennstoffen nötig. Mit der bisherigen Teilrückerstattung gestützt auf die eingekaufte Menge, lagern diese Bestände bis zum Verbrauch oder Ausserbetriebssetzung des Reservekraftwerks teilweise von den Abgaben befreit. Bei einer Rücküberführung der Lagerbestände in ein Steuerlager (beispielsweise bei einer Ausserbetriebssetzung) müssten die Lagerbestände wieder von allen Abgaben befreit werden. Dies wäre im Falle von mehreren Einkäufen verteilt auf verschiedene Jahre nicht mehr möglich, da die noch vorhandenen Restbestände nicht mehr auf die einzelnen Teilrückerstattungen zugeordnet werden können. Der Mindestpreis für die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe für Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken richtet sich nach dem Mittelwert der externen Kosten abzüglich der Auktionskosten für die abgegebenen Emissionsrechte (Art. 17 Abs. 2 CO<sub>2</sub>-Gesetz). Bisher wurde der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publizierte Mittelwert der externen Kosten von 136.80 CHF verwendet, der die Vermeidungskosten abbildet. Neu wird für die Ermittlung der externen Kosten durch das ARE der Klimakostensatz (auch *social cost of carbon* SCC genannt) verwendet, welcher die Kosten des Ausstosses von Treibhausgasen und somit die Schadenskosten ausweist.<sup>11</sup> Für die Rückerstattung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf abgabebelasteten Brennstoffen, welche ab dem 1. Januar 2026 eingekauft werden, wird der Mittelwert der externen Kosten basierend auf den Schadenskosten verwendet (für 2021 beträgt der Mittelwert 430 CHF). Mit einem CO<sub>2</sub>-Abgabesatz von 120 CHF müsste der Auktionspreis der Emissionsrechte über 310 CHF liegen, damit eine Teilrückerstattung erfolgt. Die beiden einzigen fossil-thermischen Kraftwerke nach Artikel 96b Absatz 2 der CO<sub>2</sub>-Verordnung, die in der Schweiz betrieben werden (Reservekraftwerke in Birr und Cornaux), sind von dieser Änderung nicht direkt betroffen, da die Bezahlung des Anteils der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der nicht durch das BAZG rückerstattet wird, durch die in der WResV geregelte Finanzierung (Art. 22 Abs. 2, Netznutzungsentgelt und weitere Einnahmen) sichergestellt ist. Als Folge des Wechsels zur Teilrückerstattung für die verbrauchten anstelle der eingekauften Brennstoffe gemäss Absatz 1, wird im neuen Absatz 6 festgehalten, dass die Betreiber von fossil-thermischen Kraftwerken eine Verbrauchskontrolle über die Brennstoffe führen müssen.

---

<sup>11</sup> Ecoplan/Infras (2024), Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs. Bericht im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung. Aufrufbar unter: [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) > Mobilität > Grundlagen und Daten > Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs.

#### *Art. 134 Abs. 1 Bst. f Ziff. 2*

Buchstabe f wird mit der Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung, die im Jahr 2025 in Kraft treten wird, eingeführt. Das BFE teilt dem BAFU mit, wenn ein Betreiber von Anlagen, der am EHS teilnimmt, seine nach Artikel 46 EnG abgeschlossene Zielvereinbarung nicht einhält (vgl. Erläuterungen zu Art. 46).

#### *Art. 135 Bst. d<sup>bis</sup> und d<sup>quater</sup>*

Da Anhang 9 Ziffer 4 aufgehoben wird, wird der Verweis bei Buchstabe d<sup>bis</sup> gelöscht. Neu dient zudem eine Liste der Waren, welche dem EU-CBAM unterliegen, als eine der Grundlagen für die Berechnung der Menge der Emissionsrechte, die einem Betreiber von Anlagen im Rahmen des EHS kostenlos zugewiesen werden (vgl. Anhang 9). Sollte die EU diese Liste erweitern, kann der entsprechende Verweis in Anhang 9 Ziffer 3.1a dieser Verordnung durch das UVEK angepasst werden (Bst. d<sup>quater</sup>).

#### *Art. 146ah*

Die Nummerierung basiert auf der Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung, die im Jahr 2025 in Kraft treten wird. Die neuen Benchmarks des EHS der EU, werden von der Schweiz übernommen, um die Verknüpfung der beiden EHS aufrechterhalten zu können. Falls diese vor Verabschiedung dieser Verordnung per 1. Januar 2026 durch den Bundesrat noch nicht definitiv festgelegt wurden, wird das UVEK die entsprechenden Werte in Anhang 9 Ziffer 1 im Verlauf des Jahres 2026 auf Grundlage von Artikel 135 Bst. d<sup>bis</sup> mit den neuen Benchmarkwerten ersetzen. Die definitive Festlegung der Ansprüche auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für die EHS-Teilnehmer ab dem Jahr 2026 erfolgt in diesem Fall im Anschluss daran ausschliesslich auf Basis der neuen Benchmarkwerte. Die kostenlose Zuteilung würde schliesslich bis spätestens zum 30. Juni 2027 erfolgen und damit noch vor dem Termin vom 30. September 2027 für die Abgabe von Emissionsrechten zur Deckung der Emissionen 2026.

#### *Art. 146ai Rückgabe von zu viel erhaltenen Emissionsrechten für Betreiber von Luftfahrzeugen*

Diese Übergangsbestimmung umfasst die bisherige Bestimmung (Artikel 46f Absatz 3 der geltenden Verordnung) zur Rückgabe von zu viel erhaltenen Emissionsrechten. Dabei werden neu nurmehr die kostenlos zugewiesenen Emissionsrechte für das Jahr 2025 adressiert mit der Frist zur Rückgabe bis zum 30. November 2026, falls der Luftfahrzeugbetreiber im Jahr 2025 keine EHS-Pflicht hat. Die zurückgegebenen Emissionsrechte werden anschliessend vom BAFU gelöscht.

## **Anhänge**

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

Der Referenzfaktor für bestehende Wärmebezüger (Anhang 3a, Ziff. 3.4, Gleichung [3]) wurde angepasst, um die Methode zur Berechnung der Emissionsverminderungen für bestehende Bezüger mit der Methode für neue Bezüger (Anhang 3a, Ziff. 3.4, Gleichung [2]) in Einklang zu bringen. In der revidierten Verordnung ab 2025 wird bei der Berechnung der Emissionsverminderungen für neue Bezüger ein Absenkpfad im pauschalen Emissionsfaktor berücksichtigt. Dieser Absenkpfad reflektiert den zunehmenden Anteil der erneuerbaren Wärmeversorgung im Referenzszenario. Der Grund dafür ist der technologische Fortschritt sowie die unterschiedlichen Instrumente der Klimagesetzgebung auf Ebene Bund, Kantone und Gemeinden. Ausserdem wurde dem Ziel von netto null Emissionen bis 2050 Rechnung getragen. Diese Entwicklung gilt nicht nur für neue Bezüger, sondern in einer leicht anderen Form auch

für bestehende Bezüger. Für bestehende Bezüger wird dieser Absenkpfad in den Referenzfaktor integriert. Letzterer gibt an, wie wahrscheinlich der Ersatz einer Heizungsanlage durch eine mit einem fossilen Brennstoff betriebene Anlage ist. Mit dem wachsenden Anteil erneuerbarer Wärmeversorgung in der Schweiz steigt zugleich auch die Wahrscheinlichkeit, dass eine fossil betriebene Anlage durch eine erneuerbare Wärmequelle ersetzt wird, womit der Referenzfaktor sinkt.

## **Anhang 9 Berechnung der kostenlos zugeteilten Emissionsrechte für Betreiber von Anlagen im EHS**

### *Ziffer 1*

Emissionsrechte werden einem Betreiber von Anlagen gemäss Artikel 19 Absatz 3 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nach Massgabe der Treibhausgaseffizienz von Referenzanlagen kostenlos zugeteilt. Die Berechnung der kostenlosen Zuteilung erfolgt weiterhin insbesondere unter Anwendung der in Anhang 9 Ziffer 1–3 aufgeführten Benchmarks und Anpassungsfaktoren. Produktbenchmarks definieren die Menge an Emissionsrechten, die pro produzierte Einheit maximal zugeteilt werden können. Für das EHS der EU wurden die 52 bestehenden Produktbenchmarks in einem aufwändigen Prozess in enger Zusammenarbeit mit der Industrie ausgearbeitet. Ab 2026 werden diese Benchmarks sowie der Wärme- und der Brennstoffbenchmark aktualisiert, um dem technologischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Aus den von der EU festgelegten Bandbreiten für die Anpassung der Benchmarks, ergibt sich eine Reduktion um zwischen 3 und rund 50 Prozent gegenüber den Benchmarks der Jahre 2021-2025, abhängig davon wie stark ein Benchmark bereits für die Jahre 2021-2025 im Vergleich zu den Ausgangswerten reduziert wurde<sup>12</sup>. Im Sinne der im EHS-Abkommen zwischen der Schweiz und der EU vereinbarten äquivalenten Ausgestaltung müssen im Schweizer EHS für die Zuteilungsperiode 2026-2030 weiterhin dieselben Benchmarks angewendet werden, wie im EHS der EU (Ziff. 1.1, 1.2 und 1.3), um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Falls diese vor Verabschiedung dieser Verordnung per 1. Januar 2026 durch den Bundesrat noch nicht definitiv festgelegt wurden, wird das UVEK die entsprechenden Werte in Anhang 9 Ziffer 1 im Verlauf des Jahres 2026 auf Grundlage von Artikel 135 Bst. d<sup>bis</sup> rückwirkend mit den neuen Benchmarkwerten ersetzen (vgl. Erläuterungen zu Art. 146ah).

Der Faktor, der für die Berechnung der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten anhand von Prozessemissionen relevant ist, wird ab 2028 auf 0,91 festgelegt. Bis zum Jahr 2027 bleibt dieser Faktor auf dem bisherigen Wert von 0,97 (Ziff. 1.4). Die Bestimmungen zur Anwendung der Benchmarks orientieren sich weiterhin an denjenigen in der EU. Gemäss Artikel 19 Absatz 5 CO<sub>2</sub>-Gesetz wird grundsätzlich keine Zuteilung für die Erzeugung oder die Nutzung von Elektrizität gewährt. Der Bundesrat kann dabei Ausnahmen vorsehen. Neu ist vorgesehen, dass Wärme, die aus Strom erzeugt wird, unter den Voraussetzungen nach Ziffer 1.2 und 1.3, auch für die Bemessung der kostenlosen Zuteilung nach dem Wärme- oder Brennstoffbenchmark berücksichtigt wird (Ziff. 1.5a). Entsprechend wird auch die Bestimmung bezüglich des Abzugs von gewissen Wärmeströmen bei der Bemessung der Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nach den Produktbenchmarks nach Ziffer 1.1 aktualisiert (Ziff. 1.7).

---

<sup>12</sup> Artikel 10a (2) der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates, ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2024/795, ABl. L 795 vom 29.02.2024, S. 1

Neu wird zudem auch messbare Wärme, die aus Prozessen stammt, für die die Menge der jährlich kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte nach dem Brennstoffbenchmark oder dem Ansatz nach Prozessemissionen berechnet wird (Ziff. 1.3 und 1.4), zusätzlich der Aktivitätsrate des Wärmebenchmarks nach Ziffer 1.2 zugerechnet. Ausgenommen davon ist die Wärme aus Anlagen, deren Hauptzweck die Entsorgung von Sonderabfällen ist (Ziff. 1.8).

Neu wird die Abfackelung von Restgasen (gemäss Definition in Ziff. 1.5) bei der Berechnung der Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nach den Produktbenchmarks gemäss Ziffer 1.1 berücksichtigt. Werden Restgase abgefackelt, ohne dass die Wärme daraus genutzt wird, so erfolgt neu ein Abzug. Nur wenn die Abfackelung aus Sicherheitsgründen erfolgt, wird dieser Abzug nicht gemacht (Ziff. 1.7a).

Diese Anpassungen erfolgen in Anlehnung an die geänderten Regeln im EHS der EU und stellen einen Anreiz zur Dekarbonisierung von industriellen Prozessen durch Elektrifizierung und die effiziente Nutzung von Wärme dar.

## *Ziffer 2*

Das Emissionshandelssystem der Schweiz ist mit demjenigen der EU verknüpft. Die EU reduziert in ihrem EHS die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für Produzenten von ausgewählten Waren im Zeitraum 2026-2034 schrittweise auf null und führt als flankierende Massnahme einen CBAM ein. Im Herbst 2023 hat die EU die Umsetzung des CBAM mit einer Übergangsphase begonnen. Ab dem Jahr 2026 werden für die Produzenten dieser Waren in der EU die Mengen der kostenlosen Emissionsrechte schrittweise gekürzt und der CBAM hochgefahren.

Die Übernahme der schrittweisen Kürzung der kostenlosen Zuteilung für die Produktion von Waren im EHS, die dem EU-CBAM unterstellt sind, stellt eine Bedingung für die Aufrechterhaltung der Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU und somit auch für die Ausnahme von Waren mit Ursprung in der Schweiz vom EU-CBAM dar. Die Formel in Ziffer 2.1 wird deshalb angepasst. Die schrittweise Kürzung aufgrund des EU-CBAM ist in Ziffer 3.1a definiert.

Die Menge an kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechten für die Zuteilungsperiode 2026-2030 wird im Einklang mit den Zuteilungsregeln der EU für alle Betreiber von Anlagen neu nicht mehr anhand des Mittelwerts, sondern anhand des Medians der Jahr 2019-2023 bestimmt (Ziff. 2.3). Somit fallen einzelne Jahre mit aussergewöhnlich tiefer oder hoher Auslastung weniger ins Gewicht.

Ziffer 2.4 wird angepasst, damit sie auch für den Zuteilungszeitraum 2026-2030 anwendbar ist.

Mit der neuen Regelung in Ziffer 2.5 wird sichergestellt, dass die anteilmässige Kürzung der Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nach Artikel 45 nicht für alle Betreiber von Anlagen unverhältnismässig hoch ausfällt, wenn sich bei einzelnen Unternehmen der Anspruch auf eine Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nach Ziffer 5 dieses Anhangs, gegenüber der auf Basis der Daten einer Bezugsperiode nach Ziffer 2.3 berechneten Menge, dauerhaft um mehr als 100'000 Emissionsrechte verringert.

## *Ziffer 3*

Werden unter einem Benchmark verschiedene Waren hergestellt, die nicht alle dem EU-CBAM (CBAM-Status) unterstehen, sind die Aktivitätsraten für die Produktion der einzelnen Waren, anhand des CBAM-Status, zwei verschiedenen Zuteilungselementen mit demselben Benchmark zuzuweisen. Der Faktor nach Ziffer 3.1a wird nur für die Berechnung der zuzuteilenden kostenlosen Emissionsrechte für die

Produktion von Waren mit CBAM-Status angewendet. Für welche Produkte die Faktoren zur Anwendung kommen wird anhand der Zolltarifnummern bestimmt. Die EHS-Teilnehmer müssen diese bei der Erhebung der Daten nach Artikel 50 ausweisen.

Die Verweise in den Ziffern 3.2, 3.3 und 3.4 werden aufgrund der neuen Ziffer 3.1a ohne inhaltliche Änderungen angepasst.

#### *Ziffer 4*

Die EU hat die besonderen Anpassungsfaktoren für die Benchmarks nach Ziffer 4.2 für den Zeitraum 2026-2030 aufgehoben. Da die Produktion für Prozesse, die unter diese Benchmarks fallen, mit Brennstoffen oder mit Strom geführt werden können, wurde bisher jeweils der Stromanteil der Produktion für die Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten nicht berücksichtigt. Die EU sieht nun von diesem Abzug für den Stromeinsatz ab, aktualisiert im Gegenzug jedoch die entsprechenden Produktbenchmarks. Im Einklang mit den Anpassungen in Ziffer 1 übernimmt die Schweiz diese Änderungen auf Grundlage des Abkommens zur Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU. Ziffer 4 wird aufgehoben.

#### *Ziffer 5*

Wie bisher wird jährlich überprüft, ob die kostenlose Zuteilung aufgrund der Veränderung bestimmter Parameter in den beiden Vorjahren anzupassen ist.

Da die besonderen Anpassungsfaktoren für gewisse Benchmarks in Ziffer 4 aufgehoben werden, werden diese auch als berücksichtigte Parameter in Ziffer 5.2.3 entfernt. Neu sind aber bei der Anpassung der kostenlosen Zuteilung die innerhalb eines Produktbenchmarks abgepackelten Restgase gemäss Ziffer 1.7a als Parameter zu berücksichtigen.

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

#### *Ziffern 2, 3 und 4*

Diese Ziffern werden aufgehoben, weil sie keine Anwendung mehr haben.

#### *Ziffer 5*

In Ziffer 5.1 werden die Anforderungen an erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe aufgeführt, die erfüllt sein müssen, damit für deren Verwendung eine kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten erfolgen kann. Grundsätzlich ist dies für alle Flugtreibstoffe möglich, die an die Beimischpflicht gemäss Artikel 28f des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes angerechnet werden können und deren Energieinhalt nicht aus fossilen Quellen stammt (Buchstabe c). Darunter fallen zum Beispiel erneuerbare biogene Flugtreibstoffe aus gebrauchtem Speiseöl. Wiederverwertete kohlenstoffhaltige Treibstoffe (recycled carbon fuels, RCF) dagegen erfüllen diese Bedingungen nicht, da sie zwar an die Beimischpflicht angerechnet werden können, aber ihr Energieinhalt aus fossilen Quellen stammt. Fortschrittliche erneuerbare biogene Flugtreibstoffe, die aus in Anhang IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001<sup>13</sup> aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden fallen unter Buchstabe b. Für diese Kategorie gilt ein höherer Grad des Kostenausgleichs

---

<sup>13</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung), ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2024/1711, ABl. L, 2024/1711, 26.06.2024.

(siehe Ziffer 5.5). In einem separaten Buchstaben a sind unter Ziffer 5.1 die erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffe aufgeführt, die im EHS mit dem Emissionsfaktor null angerechnet werden können. Diese Kategorie wird zu Beginn noch in sehr geringen Mengen auf dem Markt verfügbar sein. Eine Quote für diese Treibstoffe wird es unter der Beimischpflicht erst 2030 geben. Damit schon jetzt Anreize für deren Verwendung geschaffen werden, ist der Grad des Kostenausgleichs für diese Kategorie besonders hoch (siehe Ziffer 5.5).

In Ziffer 5.2 wird dargelegt, wie die Menge der kostenlos zuzuteilenden Emissionsrechte zum teilweisen Ausgleich der Kostendifferenzen zwischen erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen und fossilem Kerosin berechnet wird. Dazu wird die gesamte auszugleichende Kostendifferenz durch den Preis eines Emissionsrechtes geteilt. Die auszugleichenden Kostendifferenzen zwischen erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen und fossilem Flugtreibstoff sind differenziert nach verschiedenen Kategorien von Flugtreibstoffen (Ziffer 5.5 Buchstaben a, b, und c). Der Grad des Kostenausgleichs ist dabei gleich wie unter dem EU EHS. Die Kostendifferenzen zwischen erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen und fossilem Kerosin schliesslich werden gemäss Ziffer 5.3 berechnet. In die Berechnungen gehen dabei die Preise für die einzelnen erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffe ein und der Preis für fossiles Kerosin. Ebenfalls wird die Einsparung berücksichtigt, die daraus resultiert, dass für diejenigen Flugtreibstoffe, die im EHS den Emissionsfaktor null haben, keine Emissionsrechte abgegeben werden müssen. Die massgebenden Preise (in Euro) für die zuteilungsberechtigten Flugtreibstoffe werden einheitlich für alle Betreiber jährlich von der EU Kommission bestimmt und im Amtsblatt der Europäischen Union publiziert. Dasselbe gilt auch für den Preis von fossilem Kerosin und für den Preis der Emissionsrechte (ebenfalls jeweils in Euro). Diese Daten werden auch für das Schweizer Instrument übernommen, um gleiche Rahmenbedingungen für alle Betreiber zu schaffen (Ziffer 5.4).

## **4 Auswirkungen**

### **4.1 Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden**

Die vorliegende Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung hat grundsätzlich keine zusätzlichen finanziellen oder personellen Auswirkungen auf den Bund. Der Bund ist für die Umsetzung der Bestimmungen in dieser Vorlage verantwortlich, während Kantone und Gemeinden nicht betroffen sind.

Im Falle des Abrufs von Energie aus Reservekraftwerken in einer kritischen Versorgungssituation würden jedoch zusätzliche Kosten erwachsen, da der Teil der CO<sub>2</sub>-Abgabe, der nicht vom Bund zurückerstattet wird, gemäss der WResV über das Netznutzungsentgelt finanziert wird. Eine Kostenschätzung ist nicht möglich, da die kritischen Versorgungssituationen nicht vorhergesagt werden können. Auf die Betriebsdauer im Jahr 2023 wären zusätzliche Kosten von rund 580'000 Franken entstanden. Die Ausgaben und Einnahmen für Reservekraftwerke werden über den Bundeshaushalt abgewickelt: Die Ausgaben für Reservekraftwerke werden durch Einnahmen in gleicher Höhe gegenfinanziert und durch die Netzgesellschaft Swissgrid über das Netznutzungsentgelt auf die Stromversorger und Endverbraucher überwälzt.

Durch die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten an Luftfahrzeugbetreiber für den Einsatz erneuerbarer oder emissionsarmer Flugtreibstoffe sinkt der Anteil an versteigerten Emissionsrechten und damit auch die Erlöse aus den Versteigerungen im EHS Luftfahrt. Diese Erlöse sind ab 2025 zur Förderung von Massnahmen zur Emissionsreduktion im Luftverkehr gemäss Artikel 37a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zweckgebunden. Der Mindererlös, der entsteht, wenn die 550 000 Emissionsrechte über die Periode von 2026

bis 2030 nicht versteigert sondern kostenlos zugeteilt werden, wird auf rund 50 Mio. CHF geschätzt (bei einem angenommenen Versteigerungspreis von durchschnittlich 90 CHF). Somit stehen zur Förderung von Massnahmen zur Emissionsreduktion im Luftverkehr gemäss Artikel 37a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes weniger Mittel zur Verfügung. Angesichts der Defizite im Bundeshaushalt und des geplanten Entlastungspakets 2027 ist derzeit davon auszugehen, dass zur Kompensation des Mindererlöses keine Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt gestützt auf Art. 103b des Luftfahrtgesetzes zur Verfügung gestellt werden können.

## 4.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Anpassung des Geltungsbereichs der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für schwere Fahrzeuge führt tendenziell dazu, dass mehr Fahrzeuge aller Antriebsarten erfasst werden. Je nach Flottenstruktur ergeben sich dadurch verstärkte Anreize zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

Mit den angepassten Regeln zur Zuteilung von kostenlosen Emissionsrechten für Betreiber von Anlagen werden zusätzliche Anreize geschaffen, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dies da gewisse Betreiber von Anlagen mehr Emissionsrechte erwerben müssen und Investitionen in die Reduktion von Treibhausgasemissionen somit einen höheren finanziellen Mehrwert generieren. Zudem werden Anreize zur Elektrifizierung von industriellen Prozessen geschaffen. Diese Effekte tragen dazu bei, dass die Industrie ihr Sektorziel von minus 35 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990, wie es in Artikel 3 der revidierten CO<sub>2</sub>-Verordnung ab 2025<sup>14</sup> vorgesehen ist, erreichen kann.

Die finanzielle Unterstützung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen nach 37a des CO<sub>2</sub>-Gesetzes kann grundsätzlich zur Entwicklung eines Marktes beitragen, indem sie beispielsweise das Hochskalieren von Produktionsanlagen fördert und damit langfristig den wirtschaftlichen Betrieb solcher Anlagen unterstützt. Es ist jedoch zu erwarten, dass das Instrument zur Unterstützung von deren Verwendung, wie es die kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten für erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe vorsieht, keine oder nur geringe direkt quantifizierbaren Auswirkungen auf die Emissionen des Flugverkehrs haben wird. Dies liegt daran, dass die Unterstützung voraussichtlich in erster Linie für Flugtreibstoffe beantragt wird, die der Beimischpflicht unterliegen. Nur wenn Luftfahrzeugbetreiber die Unterstützung nutzen, um über die obligatorische Beimischquote hinaus erneuerbare oder emissionsarme Flugtreibstoffe einzusetzen, wird eine zusätzliche Emissionsverringerung erzielt.

## 4.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Mit der vorliegenden Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung wird die Weiterführung der Verknüpfung der EHS der Schweiz und der EU nach dem Jahr 2025 sichergestellt. Die Verknüpfung wirkt sich insgesamt positiv auf die Schweizer Wirtschaft aus<sup>15</sup>.

Die 93 Betreiber von Anlagen, die am EHS teilnehmen, haben weiterhin Zugang zum liquiden und transparenten europäischen Emissionshandel und unterstehen vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen wie

---

<sup>14</sup> Die AS-Nummer wird nach der Veröffentlichung eingefügt.

<sup>15</sup> Ecoplan (2016): Auswirkungen eines EHS-Linkings Schweiz-EU für den stationären Bereich.

Infras (2016): Auswirkungen eines EHS-Linkings für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz

ihre Konkurrenten in der EU. Durch die Reduktion der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten, bedingt durch die Anpassung der Benchmarks, können die Kosten für den Kauf von Emissionsrechten steigen. Je nach verwendeten Energieträgern könnten sich diese Kosten gemäss Schätzungen des BAFU um zwischen rund 30 und 200 Prozent erhöhen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass Unternehmen, die ihre Treibhausgasemissionen in den vergangenen Jahren bereits reduziert haben, gar nicht oder zumindest nicht im gleichen Ausmass von steigenden Kosten betroffen sein werden.

Die EU reduziert zudem in ihrem EHS die kostenlose Zuteilung für Waren, die dem CBAM unterstehen, im Zeitraum 2026 bis 2034 schrittweise auf null. Ab 2034 tragen damit die Verursacher von Treibhausgasemissionen die vollen Kosten für die benötigten Emissionsrechte. Der Nachvollzug dieser Entwicklungen durch die Schweiz, gestützt auf das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz, betrifft vor allem die Produktion von Zement, Stahl und Aluminium. Jene Unternehmen, die von der schrittweisen Aufhebung der kostenlosen Zuteilung betroffen sind, müssen bei gleichbleibenden Produktionsmengen und -methoden künftig in zunehmendem Umfang Emissionsrechte zukaufen oder schneller dekarbonisieren. Dies kann, in Abhängigkeit von den eingesetzten Technologien, zu höheren Produktionskosten in diesen Sektoren führen. Für die Zementproduktion beziffert eine von der Branche veröffentlichte Studie<sup>16</sup> die Kostenerhöhungen auf rund 40 Franken pro Tonne Zementklinker im Jahr 2030. Auch das Carbon-Leakage-Risiko gegenüber Staaten ohne CO<sub>2</sub>-Bepreisung könnte in den betroffenen Sektoren steigen. Demgegenüber steht, dass Waren mit Ursprung in der Schweiz, wegen der Verknüpfung der beiden EHS der Schweiz und der EU, vom EU-CBAM ausgenommen sind.

Luftfahrzeugbetreiber sind durch das Auslaufen der kostenlosen Zuteilung von Emissionsrechten bis 2026 gemäss dem revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz einer deutlich höheren finanziellen Belastung ausgesetzt. Dies wird durch die Einführung einer Beimischpflicht für erneuerbare und emissionsarme Flugtreibstoffe gemäss Artikel 28f des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes noch verstärkt. Der hier eingeführte Artikel zur Förderung der Verwendung von erneuerbaren oder emissionsarmen Flugtreibstoffen führt zu einer – wenn gleich geringfügigen – Entlastung der betroffenen Betreiber, im Gleichschritt mit der EU.

Betreiber von Luftfahrzeugen, die eine kostenlose Zuteilung für den Verbrauch von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoff beantragen wollen, verwenden dazu den jährlichen Monitoringbericht und haben diesbezüglich keinen Mehraufwand.

Bei den betroffenen Unternehmen handelt es sich grossmehrheitlich um Unternehmen, die einem Konzern angehören und nicht um KMU, daher gibt es keine spezifischen Vereinfachungen für KMU. Die Verfahren über die Teilnahme am EHS sollen elektronisch über die Informations- und Dokumentationssysteme des BAFU durchgeführt werden. Mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und mit dem KIG, welche beide am 1. Januar 2025 in Kraft treten, wurden die gesetzlichen Grundlagen der Klimapolitik weiterentwickelt, um die Reduktionsziele der Schweiz bis 2030 erreichen zu können und um die langfristigen Ziele zu setzen. Im Rahmen dieser Legislativprojekte und auch im Rahmen der Arbeiten zur abgelehnten Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes für die Zeit nach 2020 wurden die bestehenden Instrumente der Klimapolitik auf ihre Effektivität und Effizienz vertieft geprüft und angepasst. Im Rahmen dieser Revision werden daher keine weiteren Instrumente optimiert oder aufgehoben (Prüfpunkte gemäss Art. 4 Abs. 1 Bst. a, c und d Unternehmensentlastungsgesetz [UEG]<sup>17</sup>).

---

<sup>16</sup> Abgeleitet aus Polynomics (2024): Nicht-Einführung des CBAM – Folgen für Zementindustrie und Umwelt

<sup>17</sup> SR 930.31



## **5 Verhältnis zum internationalen Recht**

Die vorgeschlagenen Ordnungsänderungen sind mit den internationalen Verpflichtungen, namentlich mit dem Abkommen zwischen der Schweiz und der EU zur Verknüpfung ihrer jeweiligen EHS, kompatibel. Durch die geplante Anpassung der CO<sub>2</sub>-Verordnung bezüglich EHS wird sichergestellt, dass die reibungslose Umsetzung dieses Abkommens im Einklang mit den ab 2026 geltenden Regelungen in der EU gewahrt werden kann. Durch die Angleichung der Regelung an jene des EHS der EU bestehen keine höheren regulatorische Anforderungen als bei vergleichbaren Regulierungen im Ausland (Art. 4 Abs. 1 Bst. b UEG).

## **6 Datenschutz**

Mit den vorgeschlagenen Ordnungsänderungen werden keine zusätzlichen Daten aktiv publiziert.