



12.12.2022

Erläuternder Bericht zur Änderung der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, SR 641.711)

Verordnungspaket Umwelt Herbst 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Grundzüge der Vorlage	4
2.1	Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe	4
2.2	Technische Massnahmen zur Verminderung der CO ₂ -Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern	4
2.3	Klimawirkung von Treibhausgasen	4
3	Verhältnis zum internationalen Recht.....	6
4	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen.....	7
5	Auswirkungen	14
5.1	Auswirkungen auf den Bund	14
5.2	Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	14
5.3	Auswirkungen auf die Umwelt.....	14

1 Einleitung

Mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris am 6. Oktober 2017 hat sich die Schweiz international verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und im Durchschnitt der Jahre 2021–2030 um 35 Prozent gegenüber 1990 zu vermindern. Diesem Ziel hat das Parlament mit Bundesbeschluss am 16. Juni 2017 zugestimmt.¹ Die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure und die Zielwerte für Neuwagen sind wichtige bestehende Instrumente zur Erreichung der festgelegten Reduktionsziele.

Im Bereich der Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure soll der Vollzug vereinfacht werden. Die Revision beinhaltet die Festschreibung der bestehenden Zulassungsbedingungen für Validierungs- und Verifizierungsstellen auf Verordnungsebene, Flexibilisierungen bei Projekten zur Nutzung von Wasserstoff und Pflanzenkohle sowie den Ausschluss von Projekten mit Anlagen, die mit fluorierten Kältemitteln betrieben werden. Des Weiteren umfasst die Revision Vereinfachungen der Berechnungsmethoden und eine Erweiterung des Anwendungsbereiches für Projekte im Zusammenhang mit Wärmeverbänden.

Im Bereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen soll das bestehende Vollzugssystem aktuellen Entwicklungen angepasst und – wo möglich – vereinfacht werden. Die Zuständigkeiten zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und dem Bundesamt für Energie (BFE) werden neu geregelt. Des Weiteren umfasst die Verordnungsrevision eine Anpassung des Geltungsbereichs sowie Änderungen, die sich aus der Digitalisierung der Fahrzeugzulassungsprozesse ergeben.

Unter Berücksichtigung der Richtlinien des Übereinkommens von Paris werden die Werte zur Klimawirksamkeit von Treibhausgasen angepasst. Die aktualisierten Werte entsprechen neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen und stammen aus dem 5. Sachstandbericht des Weltklimarates (IPCC).²

¹ BBI 2017 4281

² Erwärmungspotenzial (GWP100) gemäss Tabelle 8.A.1 aus The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013

2 Grundzüge der Vorlage

Im Folgenden werden die Grundzüge der Vorlage dargelegt und die einzelnen Instrumente nach ihrer Reihenfolge in der Verordnung erläutert.

2.1 Kompensationspflicht für Importeure fossiler Treibstoffe

Die Kompensationspflicht für Hersteller und Importeure fossiler Treibstoffe wird weitergeführt. Diese sind wie bisher verpflichtet, einen Teil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr mit Klimaschutzprojekten oder -programmen im In- und Ausland zu kompensieren. Die Erfüllung der Kompensationspflicht wird weiter über die Abgabe von nationalen und internationalen Bescheinigungen erreicht.

Neu hält ein zusätzlicher Artikel den bestehenden Zulassungsprozess für Validierungs- und Verifizierungsstellen (VVS) fest. Die Artikel 6 und 9 werden um die Besichtigungen der einzelnen Projekte durch die VVS im Rahmen der Validierung und Verifizierung ergänzt. Das BAFU wird über die Besichtigungen informiert und kann an diesen teilnehmen. Anhang 3 wird für Projekte oder Programme zur Nutzung von Wasserstoff oder Pflanzenkohle flexibler gestaltet, und er führt neu den Einsatz von Anlagen, die mit fluorierten Kältemitteln betrieben werden, auf. Schliesslich wird Anhang 3a umformuliert, um seinen Anwendungsbereich zu erweitern. Auf der einen Seite fallen neu alle Arten von Wärmeverbänden in dessen Geltungsbereich (Ersatz von Kessel, Erweiterung oder Verdichtung, oder eine Kombination davon). Auf der anderen Seite werden die Gleichungen zur Berechnung der Referenzemissionen präzisiert.

2.2 Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personewagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Das BFE übernimmt per 1. Januar 2024 vom ASTRA die verbleibenden Zuständigkeiten, die im engeren Sinne im Zusammenhang mit dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften stehen. Dies beinhaltet die Berechnung, Verfügung und Fakturierung einer allfälligen CO₂-Sanktion bei Kleinimporteuren sowie die Verarbeitung der Abtretung von Fahrzeugen. Durch die vorliegende Revision der entsprechenden Artikel wird die rechtliche Grundlage für den Übergang der Zuständigkeiten ans BFE geschaffen.

Daneben wird der Geltungsbereich für Fahrzeuge mit einer ausländischen Erstzulassung ab 1. Januar 2024 erweitert bis zu einem Fahrzeugalter von 12 Monaten, wobei neu auch die Fahrleistung berücksichtigt wird. Damit soll potentiellen Missbräuchen entgegengewirkt werden.

Im Weiteren sollen verschiedene materielle und redaktionelle Präzisierungen sowie administrative Optimierungen umgesetzt werden, die sich aus der rollenden Umstellung der Fahrzeugzulassungsprozesse auf elektronische Daten und aus den Erfahrungen im laufenden Vollzug ergeben. Aus vollzugstechnischen Gründen werden auch einige dieser Bestimmungen erst auf den 1. Januar 2024 in Kraft gesetzt.

2.3 Klimawirkung von Treibhausgasen

Die Werte in Anhang 1 zur Klimawirkung von Treibhausgasen werden entsprechend den Richtlinien des Übereinkommens von Paris aktualisiert. Im Rahmen der Arbeiten des IPCC wird die Klimawirkung von Treibhausgasen periodisch überprüft. Die aktualisierten Werte wer-

den vom 5. Sachstandbericht der IPCC³ übernommen. Die Anpassung betreffend der Klimawirksamkeit von Methan führt auch einer Anpassung in Anhang 3b.

³ Erwärmungspotenzial (GWP100) gemäss Tabelle 8.A.1 aus The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013

3 Verhältnis zum internationalen Recht

Die vorgeschlagene Verordnung ist mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz, namentlich dem Übereinkommen von Paris, kompatibel.

4 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 5b Abs. 3

In Absatz 3 wird der Verweis auf die Verifizierungsstelle gelöscht, da die Verifizierungsstelle bereits im Rahmen der jährlichen Auswertung der Quantifizierung nach Artikel 9 Absatz 6 eine Empfehlung abgibt.

Art. 6 Abs. 5

Inhaltlich muss das Projekt oder Programm wie bisher zur Qualitätssicherung durch eine vom BAFU zugelassene Validierungsstelle geprüft werden (Validierung), bevor ein Gesuch um Ausstellung von Bescheinigungen beim BAFU eingereicht werden kann.

Im Rahmen der Validierung führt die Validierungsstelle Besichtigungen durch, sofern dies zweckmässig ist. Die Validierungsstelle teilt der gesuchstellenden Person und dem BAFU mit, wann sie diese Vorortbesuche plant (Abs. 5). Das BAFU kann unangemeldet daran teilnehmen. Die Validierungsstelle gibt dementsprechend alle Informationen weiter, die für eine Teilnahme des BAFU notwendig sind. Diese Möglichkeit, an den Vorortbesuchen der Validierungsstelle teilzunehmen, ermöglicht einen verstärkten Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Gesuchsteller, Projektentwickler, Validierungsstelle), eine schnelle Beantwortung von Fragen und eine verstärkte Aufsicht der Validierungsstellen durch das BAFU. Diese Praxis besteht schon heute und soll durch die Anpassung der Bestimmung explizit in die Verordnung aufgenommen werden.

Art. 9 Abs. 3^{bis}

Wie bisher erhebt die gesuchstellende Person die erforderlichen Daten und hält sie in einem Monitoringbericht fest. Der Monitoringbericht wird weiterhin auf Kosten der Gesuchstellenden durch eine unabhängige Verifizierungsstelle geprüft (Verifizierung).

Im Rahmen der Verifizierung führt die Verifizierungsstelle Besichtigungen durch, die sie der gesuchstellenden Person und dem BAFU frühzeitig ankündigt. Das BAFU kann unangemeldet an diesen Vorortbesuchen teilnehmen (Abs. 3^{bis}). Die Verifizierungsstelle gibt dementsprechend alle Informationen an das BAFU weiter, die für seine Teilnahme notwendig sind. Die Möglichkeit, an den Vorortbesuchen der Verifizierungsstelle teilzunehmen, ermöglicht einen verstärkten Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Gesuchsteller, Projektentwickler, Verifizierungsstelle) und eine verstärkte Aufsicht der Verifizierungsstellen. Diese Praxis besteht schon heute und soll durch die Anpassung der Bestimmung explizit in die Verordnung aufgenommen werden.

Art. 11a Validierungs- und Verifizierungsstellen

Der neue Artikel 11a hält den heute im Vollzug bereits bestehenden Zulassungsprozess für Validierungs- und Verifizierungsstellen (VVS) auf Verordnungsstufe fest. Eine VVS muss die Zulassung demnach beim BAFU beantragen (Abs. 1). Eine an einer Validierungs- oder Verifizierungstätigkeit interessierte Stelle füllt das vom BAFU bereitgestellte Formular zum Gesuch zur Zulassung aus und stellt dem BAFU die darin genannten Informationen und Dokumente zur Verfügung. Für die Validierung und Verifizierung von Auslandskompensationen gibt es die Option, Konsortien aus lokalen Fachexperten und internationalen Qualitätsverantwortlichen zu bilden.

Die VVS wird zugelassen, wenn sie die Anforderungen nach Absatz 1 Buchstaben a bis c erfüllt. Die VVS weist insbesondere die fachliche Kompetenz nach, indem sie die Kenntnisse und Qualifikationen nachvollziehbar darlegt (Abs. 1 Bst. a). Dies umfasst u.a. Kenntnisse der

relevanten Bestimmungen und Vollzugsmittelungen, deren Neuerungen jeweils im Newsletter «Kompensation von CO₂-Emissionen» des BAFU bekanntgegeben werden. Im Zusammenhang mit Projekten und Programmen im Ausland sind auch Kenntnisse des lokalen Kontexts nachzuweisen. Die VVS muss auch über einen Prozess zur Qualitätssicherung verfügen (Abs. 1 Bst. b). Das heisst, dass jede VVS als Unternehmen über das folgende Fachpersonal verfügen muss: mindestens eine Person mit Fachexpertise, mindestens eine Person für die Qualitätssicherung und eine Person für die Gesamtverantwortung. Dabei kann eine Person mehrere Funktionen wahrnehmen. Eine VVS wird in jedem Fall nur dann vom BAFU zugelassen, wenn sie mindestens zwei Personen anmeldet. Davon muss mindestens eine Person eine Festanstellung bei der VVS vorweisen. Bei dieser Person muss es sich um die gesamtverantwortliche und qualitätsverantwortliche Person handeln. Eine zweite Person, welche als Fachexperte oder Fachexpertin angemeldet wird, kann auch im Mandatsverhältnis durch die VVS angestellt sein. Die VVS ist verpflichtet, abgesehen von untergeordneten Hilfsleistungen, nur die im Zulassungsgesuch angegebenen Fachexperten und Fachexpertinnen für die Validierung bzw. Verifizierung einzusetzen. Eine Person kann grundsätzlich in allen drei Funktionen (Fachexperte, Qualitätsverantwortliche und Gesamtverantwortliche) für die VVS tätig sein. Für die Prüfung eines bestimmten Projektes darf sie jedoch nur entweder als Fachexperte bzw. Fachexpertin oder als qualitätsverantwortliche Person agieren. Die gleichzeitige Wahrnehmung der Funktion als Fachexperte bzw. Fachexpertin und qualitätsverantwortliche Person ist nicht zulässig. Sie kann aber gleichzeitig Fachexperte bzw. Fachexpertin und Gesamtverantwortliche sein. Gleiches gilt aus für den Fall, dass eine Person als Qualitätsverantwortliche und Gesamtverantwortliche auftritt. Des Weiteren muss die VVS die Unabhängigkeit der Fachexperten und Fachexpertinnen pro Projekttyp nachvollziehbar darlegen (Abs. 1 Bst. c).

Das BAFU prüft die Erfüllung der Zulassungsvoraussetzungen und kommuniziert im Anschluss den Entscheid schriftlich. Fällt der Entscheid positiv aus, nimmt das BAFU die VVS auf die publizierte Liste der zugelassenen VVS auf. Die bereits vor dem 1. November 2023 zugelassenen Stellen müssen kein erneutes Verfahren durchlaufen, solange sich ihre Angaben nicht ändern. Eine zugelassene VVS teilt dem BAFU unaufgefordert und unverzüglich sämtliche Änderungen (z. B. Austritt eines gemeldeten Fachexperten) mit, welche die Zulassung betreffen. Bei Änderungen ist wiederum nachzuweisen, dass die fachlichen und personellen Anforderungen weiterhin erfüllt sind.

Das BAFU überprüft die Anforderungen regelmässig, indem es die eingereichten Berichte auf ihre Qualität prüft. Bestehen Anzeichen, dass die Anforderungen an die Zulassung, z.B. die fachlichen Kompetenzen, nicht mehr erfüllt werden, kann das BAFU Massnahmen zur Behebung der Mängel anordnen (Abs. 2). Die VVS ist verpflichtet, dem BAFU entsprechende Auskünfte zu erteilen und an der Definition der für die VVS verpflichtenden Massnahmen mitzuwirken. Werden die Anforderungen dennoch weiterhin nicht erfüllt und die definierten Massnahmen nicht umgesetzt, kann das BAFU die Zulassung entziehen.

Art. 17 Abs. 2 und 3

Adressat der CO₂-Emissionsvorschriften ist gemäss CO₂-Gesetz der Importeur (bzw. der Hersteller) eines Fahrzeugs (Art. 11 und 13 CO₂-Gesetz); das Fahrzeug fällt jedoch erst durch dessen Inverkehrsetzung in der Schweiz in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Art. 10ff. des CO₂-Gesetzes). Um die für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften notwendige Verknüpfung zwischen dem Importeur und den inverkehrgesetzten Fahrzeugen herzustellen, regelt die CO₂-Verordnung in Artikel 17 Absatz 2 und 3 anhand der Zulassung bzw. der dort verwendeten Dokumente und in Form einer Kaskade, wer im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften als Importeur eines Fahrzeugs gilt. Absatz 2 übernimmt weitgehend den bisherigen Absatz 2 Buchstaben c und kommt im Rahmen der Übernahme eines Fahrzeugs gemäss Artikel 22a (sog. Abtretung) sowie bei Kleinimporteuren zur Anwendung: In diesen zwei

Fällen ist ein sogenannter Antrag auf Bescheinigung erforderlich (Art. 23 Abs. 2). Als Importeur eines Fahrzeugs gilt derjenige, der das Fahrzeug beim BFE bescheinigen lässt resp. das Fahrzeug im Rahmen einer Abtretung übernimmt. Neu ist das BFE und nicht mehr das ASTRA für die Bearbeitung der Bescheinigungen zuständig. Absatz 3 regelt die Fälle, in denen keine Bescheinigung benötigt wird. Buchstabe a übernimmt weitgehend den bisherigen Absatz 2 Buchstaben b und regelt den Fall der Zulassung mittels elektronischem Datenblatt, welches in der Schweiz auf Basis der elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858⁴ (*Certificate of Conformity*, COC) ausgestellt wird. Aufgrund der Ablösung der Typengenehmigung durch das elektronische Datenblatt wird diese Zulassungsart in Zukunft der Regelfall sein. Buchstabe b regelt den Fall der Zulassung eines Fahrzeugs mittels dessen Typengenehmigung bzw. des entsprechenden Datenblatts und übernimmt den bisherigen Absatz 2 Buchstaben a, welcher aufgrund des Zulassungsverfahrens mittels elektronischem COC künftig weniger häufig zur Anwendung kommen wird. Buchstabe c deckt Ausnahmefälle ab, bei denen weder ein Antrag auf Bescheinigung, noch ein elektronisches Datenblatt, noch eine Typengenehmigung bzw. ein entsprechendes Datenblatt vorliegen. In diesem Fall gilt derjenige als Importeur, der gemäss Zollanmeldung Importeur des Fahrzeugs ist.

Art. 17d Abs. 3 und 4

Gemäss den bisherigen Bestimmungen fielen Fahrzeuge, die vor mehr als 6 Monaten vor der Zollanmeldung zum Verkehr im Ausland zugelassen worden sind, nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften. Dabei wurde in der Vergangenheit ein vermehrtes Abwarten dieser Frist beobachtet. Um solch potentiellen Missbräuchen entgegenzuwirken, wird diese Frist auf 12 Monate erhöht (Abs. 3 Bst. b). Zudem fallen neu Fahrzeugen, die zwischen 6 und 12 Monate vor der Zollanmeldung zum Verkehr im Ausland zugelassen worden sind, dann in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften, wenn sie eine Fahrleistung von weniger als 5 000 km aufweisen (Abs. 3 Bst. a). Der bisherige Absatz 4 wird in der Folge aufgehoben. Bei Fahrzeugen, die ein elektronisches Datenblatt aufweisen, was zukünftig der Regelfall sein wird, ist betreffend Fahrleistung analog zur Berechnung der 6- bzw. 12-Monatsfrist, der Zeitpunkt der Zollanmeldung massgebend. Bei den übrigen Fahrzeugen wird die Fahrleistung teils erst zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung erhoben (Art. 34b Abs. 7 Verordnung vom 19. Juni 1995⁵ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge), weshalb bei diesen Fahrzeugen betreffend Fahrleistung auf diesen Zeitpunkt abgestellt wird. In aller Regel entspricht die Fahrleistung zum Zeitpunkt der Inverkehrsetzung näherungsweise jener zum Zeitpunkt der Zollanmeldung. Das BFE kontrolliert das Datum der Zulassung zum Verkehr im Ausland sowie die Fahrleistung auf geeignete Weise. Es kann zu diesem Zweck Stichproben durchführen. Die Verordnung der EU⁶ gibt eine analoge Frist von drei Monaten vor, die angesichts des importbasierten und kaufkraftstarken Markts in der Schweiz vorliegend länger ausgestaltet wird.

Art. 17e Referenzjahr

Dieser Artikel wird redaktionell präzisiert. Das Referenzjahr bezeichnet das Jahr, für welches die Erreichung der individuellen Zielvorgabe überprüft wird. Die Überprüfung der Zieleinhaltung hingegen kann auch erst im nachfolgenden Jahr stattfinden.

⁴ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1.

⁵ SR 741.41

⁶ Verordnung (EU) 2019/631 des europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

Art. 19 Abs. 1

In Absatz 1 wird neu die Abkürzung zur Bezeichnung des BFE genutzt, da diese bereits in Artikel 17 eingeführt wird.

Art. 22a Abs. 2

Jeder Importeur kann mit einem Grossimporteur vereinbaren, dass dieser Fahrzeuge von ihm übernimmt. Hierzu musste er bisher die Abtretung dem ASTRA melden. Neu erfolgt diese Meldung ans BFE.

Art. 23 Abs. 1 und 2

In Absatz 1 wird die Abkürzung ASTRA fürs Bundesamt für Strassen eingeführt, da dieses im Erlass neu an dieser Stelle erstmalig erwähnt wird.

Der Absatz 2 übernimmt bereits bestehende Praxis: Buchstabe a regelt, dass Grossimporteure, die ein Fahrzeug übernehmen (Art. 22a), dieses vorgängig bescheinigen lassen müssen. Buchstabe b legt fest, in welchen weiteren Bedarfsfällen Grossimporteure Fahrzeuge bescheinigen müssen. Auch Kleinimporteure, die ein Fahrzeug in Verkehr setzen wollen, müssen dieses vorgängig bescheinigen lassen (Bst. c). Die Bescheinigung erfolgt neu durch das BFE.

Art. 25 Abs. 1

Bei Fahrzeugen mit Plug-in-Hybrid-Elektro-Antrieb sind nicht, wie bei den Fahrzeugen der übrigen Antriebsarten, die kombinierten CO₂-Emissionen gemäss WLTP⁷ massgebend, sondern die gewichtet-kombinierten CO₂-Emissionen gemäss WLTP. Die Bestimmung in Absatz 1 wird damit der bestehenden Praxis angepasst.

Art. 35 Abs. 1 und 1^{bis}

Überschreiten die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs eines Kleinimporteurs die individuelle Zielvorgabe, so wurde die fällige Sanktion bisher durch das ASTRA verfügt. Neu erfolgt dies durch das BFE (Abs. 1).

Wie bisher müssen Kleinimporteure die Sanktion nach Artikel 13 des CO₂-Gesetzes vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs entrichten, sofern eine solche geschuldet ist (Abs. 1^{bis}). Diese Regelung wird vom bestehenden Artikel 23 Absatz 2 hierhin verschoben. Neu müssen die Kleinimporteure die Sanktion dem BFE (und nicht mehr dem ASTRA) bezahlen.

Art. 37 Abs. 1

Die Bestimmung zur Einlage der Erträge aus den Sanktionen in den Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) wird allgemeiner geregelt. Durch die Streichung der Zeitangabe können die Vollzugsbehörden den Prozess zeitlich flexibler und effizienter ausgestalten.

Art. 91 Abs. 5

Die Buchstaben b, c, d und g von Absatz 5 werden aufgehoben. Seit der Revision der CO₂-Verordnung, die am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, können selbst durchgeführten Projekte oder Programme nicht mehr zur Erfüllung der Kompensationspflicht verwendet werden. Aus redaktionellen Gründen wird der gesamte Absatz neu strukturiert.

⁷ WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) ist ein Prüfverfahren für den Treibstoffverbrauch und die Emissionen von leichten Motorfahrzeugen.

Art. 134 Abs. 1 Bst. a

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) stellt dem ASTRA und neu auch dem BFE jene Importdaten zur Verfügung, die bereits in den BAZG-Systemen vorhanden sind und die für den CO₂-Vollzug relevant sind. Dabei handelt es sich namentlich um die Person, die in der Zollanmeldung als Importeur bezeichnet ist (vgl. Art. 17 Abs. 3 Bst. c) sowie das Datum der Zollanmeldung (vgl. Art. 17d Abs. 3). Wie bisher übermittelt das ASTRA dem BFE die weiteren Daten, die für den Vollzug des 3. Kapitels nötig sind.

Anhänge**Anhang 1: Erwärmende Wirkung der Treibhausgase auf das Klima in CO₂eq**

Die verschiedenen Treibhausgase bewirken eine unterschiedlich starke Erwärmung. Die Gase werden entsprechend ihrer Klimawirkung gewichtet und als Vielfaches der Klimawirkung von CO₂ in sogenannten CO₂-Äquivalenten (CO₂eq) ausgedrückt. Die Werte werden periodisch wissenschaftlich überprüft. Im Rahmen des Übereinkommens von Paris haben sich die Vertragsparteien darauf geeinigt, die Werte zur Klimawirkung gemäss dem 5. Sachstandbericht des IPCC⁸ zu verwenden.⁹ Die Werte in Anhang 1 werden entsprechend aktualisiert.

Anhang 3: Emissionsverminderungen oder Erhöhung der Senkenleistungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Im Anhang 3 der CO₂-Verordnung werden diejenigen Projekte oder Programme zur Emissionsverminderung oder zur Erhöhung der Senkenleistung aufgeführt, für welche keine nationalen Bescheinigungen ausgestellt werden. Buchstabe e wird gelockert, um die Verwendung von Biowasserstoff unabhängig von der verwendeten Technologie zuzulassen, sofern Anforderungen erfüllt werden, die denen in Artikel 12b des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Juni 1996¹⁰ und den entsprechenden Ausführungsbestimmungengleichwertig sind.

Auch wird neu die Verwendung von Pflanzenkohle als Baumaterial zugelassen (Bst. h Ziff. 2). Sofern Pflanzenkohle, die zunächst als Baumaterial genutzt wurde, als Dünger eingesetzt werden soll, müssen wiederum die Anforderungen der Dünger-Verordnung vom 10. Januar 2001¹¹ erfüllt werden (Bst. h Ziff. 1).

Anhang 3 soll zudem ergänzt werden um den Einsatz von Anlagen, welche mit fluorierten Kältemitteln betrieben werden (darunter auch bestimmte Wärmepumpen). Hierfür wird Buchstabe j eingefügt. Fluorierte Kältemittel sind entweder stark treibhauswirksam (vgl. Anhang 2.10 Ziffer 1 Absatz 3 der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung, ChemRRV¹²) oder sie bauen sich zum langlebigen und pflanzentoxischen Trifluoracetat ab, welches sich in Oberflächengewässern anreichern kann. Einschränkungen für das Inverkehrbringen von Anlagen mit solchen Kältemitteln sind in Kraft (ChemRRV) oder mittelfristig absehbar. Eine weitere Förderung dieser Anlagen widerspräche dem Vorsorgeprinzip.

⁸ Erwärmungspotenzial (GWP100) gemäss Tabelle 8.A.1 aus The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

⁹ Modalities, procedures and guidelines for the transparency framework for action and support referred to in Article 13 of the Paris Agreement, Decision 18/CMA.1, Art. 37. Abrufbar unter: www.unfccc.int > Documents and decisions.

¹⁰ SR 641.61

¹¹ SR 916.171

¹² SR 814.81

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

Wie bisher gilt Anhang 3a sowohl für Projekte als auch für Projekte, die in einem Programm enthalten sind. Anhang 3a Ziffer 1 wird so erweitert, dass nun alle Arten von Wärmeverbänden in dessen Geltungsbereich fallen: der Bau eines neuen Wärmeverbands mit einer oder mehreren CO₂-neutralen Wärmequellen (Ziff. a), die Erweiterung oder die Verdichtung eines bestehenden Wärmeverbands mit mehrheitlich CO₂-neutralen Wärmequellen (Ziff. b) und der Ersatz oder die Ergänzung einer oder mehrerer zentraler, fossiler Wärmequellen in einem bestehenden Wärmeverbund durch eine oder mehrere mehrheitlich CO₂-neutrale Wärmequellen (Ziff. c). Die Kombination von diesen unterschiedlichen Möglichkeiten ist selbstredend ebenfalls möglich und fällt unter den Geltungsbereich (z. B. Ersatz der fossilen Wärmequelle eines bestehenden Wärmeverbundes durch eine CO₂-neutrale Wärmequelle mit mehr Kapazität und als Folge davon Erweiterung des bestehenden Wärmeverbundes). Wie bisher sind in der Beschreibung des Projektes oder Programmes mindestens zwei plausible alternative Szenarien zum Projekt respektive Programm darzustellen. Neu sind die zwei Szenarien auf maximal 20 Jahre auszulegen (Ziffer 3.3). Ebenso werden verschiedene Begriffe bezüglich der Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen präzisiert. So werden Doppelzählungen mit dem Emissionshandelssystem (EHS) vermieden, indem die zugeteilten (resp. die ausgestellten) Emissionsrechte in der Berechnung der Referenzemissionen nach Ziffer 3.4 Gleichung 1 (wie auch in der Berechnung der jährlichen der Projektemissionen (Ziff. 3.5 Gleichung 1)) berücksichtigt werden. Im Sinne einer Vereinfachung von Anhang 3a und des Vollzugs sollen die Mindestanforderungen der kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) neu direkt im pauschalen Emissionsfaktor des Wärmeverbundes (EF_{WV}) berücksichtigt werden. Dadurch wird in der Berechnung der Referenzemissionen von neuen Bezüglern ein durchschnittlicher Abzug für alle Kompensationsprojekte im Geltungsbereich des Anhangs 3a eingeführt, ähnlich wie das bereits mit der Anschlussförderung über das Gebäudeprogramm gemacht wird. Wie bisher ist Gleichung 2 von Ziffer 3.4 für die Referenzemissionen neuer Wärmebezüglern immer anzuwenden, wenn Bezüglern nach dem Beginn der Umsetzung nach Artikel 5 Absatz 3 an einen neuen oder bestehenden Wärmeverbund angeschlossen werden. Die Gleichung 3 in Ziffer 3.4 ermöglicht neu – entsprechend der Ausweitung des Geltungsbereichs von Anhang 3a – die Berücksichtigung von mehr als einer fossilen Energiequelle oder einer Mischung von CO₂-neutralen und fossilen Wärmequellen. Dafür werden pauschale konservative Emissionsfaktoren des bestehenden Wärmeverbundes (EF_{bestehend}) definiert. Wenn ein Projekt nur fossile Wärmequellen ersetzt, ist der Emissionsfaktor für Erdgas zu verwenden. Wenn das Projekt fossile und erneuerbare Wärmequellen ersetzt, gilt ein 50 Prozent tieferer Emissionsfaktor.

Anhang 3b: Anforderungen an die Berechnung der Emissionsverminderungen und das Monitoringkonzept für Deponiegasprojekte- und -programme

Anhang 3b wird dahingehend korrigiert, dass gemäss den Empfehlungen des IPCC¹³ das unkorrigierte GWP (Global Warming Potential) von Methan gemäss Anhang 1 CO₂-Verordnung und nicht ein korrigiertes GWP massgebend ist. Die italienische Version enthält zudem redaktionelle Änderungen.

¹³ Erwärmungspotenzial (GWP100) gemäss Tabelle 8.A.1 aus The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the 5th Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, 2013.

Anhang 4a: Berechnung der individuellen Zielvorgabe

In Ziffer 2 von Anhang 4a steht ein Platzhalter für die zu aktualisierenden Referenzleergewichtswerte für das Referenzjahr 2024. Diese Werte werden Mitte 2023 eingefügt, wenn die zur Berechnung notwendigen Daten vorliegen.

Anhang 5: Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe (Art. 13 Abs. 1 des CO₂-Gesetzes)

In Ziffer 3 von Anhang 5 steht ein Platzhalter für die zu aktualisierenden Sanktionsbeträge für das Referenzjahr 2024. Diese Werte werden Mitte 2023 eingefügt, wenn die zur Berechnung notwendigen Daten vorliegen.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Mit den vorgeschlagenen Änderungen der Kompensationspflicht und den Emissionsvorschriften werden die Instrumente basierend auf den Erfahrungen im Vollzug weiterentwickelt. Die Änderungen führen zu einer Vereinfachung des Vollzugs. Die Anpassungen im Bereich der Occasionsfahrzeuge könnten zu geringfügig höheren Sanktionen für Überschreitungen der Flottenzielwerte führen.

5.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die neu in der Verordnung festgehaltenen Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen entsprechen den bisherigen Anforderungen. Die Verankerung in der Verordnung beinhaltet keine Verschärfung der Anforderungen, führt jedoch zu mehr Rechtssicherheit für die betroffenen Stellen.

Mit den neu in Anhang 3a definierten Berechnungsmethoden für Wärmeverbünde werden die Berechnungen bei Projekten mit mehreren Wärmequellen standardisiert. Dies vereinfacht den Vollzug, vor allem aber die Aufbereitung der Unterlagen seitens der gesuchstellenden Personen. Dasselbe gilt mit Blick auf die Erweiterung des Geltungsbereichs dieses Anhangs.

Die Übertragung der Zuständigkeiten im Bereich der Emissionsvorschriften führt zu keinem Mehraufwand für die Fahrzeugimporteure. Aufgrund der Änderung der Definition des erstmaligen Inverkehrsetzens für Occasionsfahrzeuge werden etwas mehr Fahrzeuge den Zielwerten unterstellt, was zu administrativen Kosten für die Flottenplanung und das Controlling seitens der Unternehmen führen kann. Gegebenenfalls müssen einige Unternehmen zwecks Zieleinhaltung die Flotte der verkauften Fahrzeuge anpassen.

5.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Standardisierung der Berechnungsgrundlage bei Wärmeverbänden begünstigt die Projektierung eines Wärmeverbandes als Kompensationsprojekt. Auch aufgrund der Flexibilisierung für Projekte zur Nutzung von Wasserstoff oder Pflanzenkohle kann es zu geringfügig mehr Kompensationsprojekten kommen.

Mit der Änderung der Handhabung von Occasionsfahrzeugen wird eine stringenterer Regulierung der Emissionsvorschriften erreicht.