

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail

Bundesamt für Umwelt

vnl-klima@bafu.admin.ch

16. Oktober 2024

Ausführungsbestimmungen zum CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation das Vernehmlassungsverfahren zu den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz) für die Zeit nach 2024 eröffnet. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung zu nehmen.

Ausgangslage

Da die Frist zur Einreichung eines Referendums am 4. Juli 2024 ungenutzt verstrichen ist, wird das revidierte CO₂-Gesetz per 1. Januar 2025 in Kraft treten. Die sich nun in Vernehmlassung befindlichen Ausführungsbestimmungen umfassen zwei Erlasse: einerseits die Revision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung) mit Fremderlassänderungen der Verordnung über das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister (VGWR), der Mineralölsteuerverordnung (MinöStV) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV). Andererseits wird neu die Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) geschaffen, welche Änderungen der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt (Gebührenverordnung BAFU, GebV-BAFU) enthält.

Beurteilung der Vorlage

Der Regierungsrat steht den Ausführungsbestimmungen prinzipiell positiv gegenüber. Gewisse Bereiche sowie einzelne Bestimmungen sind jedoch anpassungswürdig. Die Einzelheiten der entsprechenden Änderungsvorschläge werden im Folgenden ausgeführt.

Handlungsbedarf

1. CO₂-V

Zu "Förderung der Energieplanung"

Aus Sicht der Raumplanung, der Energie sowie des Netto-Null-Ziels ist es bedauerlich, dass der Bund auf die mit der Revision des CO₂-Gesetzes vorgesehene Förderung der kommunalen und überkommunalen Energieplanung (Art. 34a Abs. 1 Bst. c CO₂-Gesetz) verzichten möchte. Sie ist ein

wichtiges und effizientes Instrument, um insbesondere die Wärme- und Kälteversorgung kommunal beziehungsweise überkommunal im Hinblick auf die Versorgungssicherheit, lokale Wertschöpfung und Dekarbonisierung zu optimieren und zukunftstauglich auszugestalten. Die Argumentation für einen Verzicht im Abschnitt 2.2.4 des erläuternden Berichts (insbesondere das Argument der kurzen Laufzeit) überzeugt nicht. Gemäss Art. 34a Abs. 2 CO₂-Gesetz können Mittel zur Förderung von Vorhaben nach Absatz 1 Bst. c immerhin bis Ende 2035 gewährt werden. Der Bund bestreitet auch weder im erläuternden Bericht zur Umsetzungsverordnung noch in der (22.061) Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2024 vom 16. September 2022 die Wichtigkeit der räumlichen Energieplanung. In der (22.601) Botschaft (BBl 2022 2651, Abschnitt 3.1.2) erwähnt der Bund, dass schweizweit mehr als 80 % der Gemeinden über keine räumliche Energieplanung verfügen. Dies allein sollte hinreichender Grund sein, eine solche verstärkt zu fördern, im Mindesten jedoch nicht auf bereits vorgesehene Fördermittel zu verzichten.

Antrag

Die Förderung der räumlichen Energieplanung ist aufrechtzuerhalten.

Zu "Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs (Nachtzugförderung)"

Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen die Attraktivität des Bahnangebot zu steigern, um insbesondere Kurzstreckenflüge zu substituieren. Wir geben zu bedenken, dass auch der grenznahe öffentliche Verkehr (öV) vermehrt zu fördern wäre. Die grenzüberschreitenden öV-Systeme in den von Grenzgängerinnen und Grenzgängern stark frequentierten Regionen weisen noch ein grosses Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öV auf. Die Systemgrenzen bezüglich Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie der Tarifierung sind heute noch beachtlich und können nur mit gemeinsamen Anstrengungen und mit Hilfe des Bundes abgebaut werden.

Antrag

Auch der grenznahe öV ist mehr zu fördern.

Zu "Förderung elektrischer Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr"

Der Kanton Aargau setzt im öffentlichen Verkehr auf eine aktive Umstellungsstrategie hin zu CO₂-armen Antriebstechnologien. Er richtet sich dabei nach dem "Umsetzungskonzept Alternative Antriebssysteme im Aargauer Busverkehr" von 2021. Der Kanton hat bisher über die "Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur" verschiedene à-fonds-perdu-Beiträge an die Ladestationen geleistet, die der Umstellung von Diesel- auf Batteriebusse im Ortsverkehr dienen. Der Regierungsrat begrüsst daher die vorgesehene Lösung gemäss Revision der CO₂-Verordnung (Art. 129b–129f CO₂-V). Zu den einzelnen Artikeln haben wir folgende Bemerkungen.

Zu Art. 5 Abs. 1 Bst. a CO₂-V

In dieser Bestimmung wird auf die Anhänge 2a und 3 verwiesen. In den beiden Anhängen sind die Emissionsverminderungen oder Senkenleistungen namentlich aufgeführt, für welche keine Bescheinigungen ausgestellt werden können. Unter anderem ist darin der für Bescheinigungen berücksichtigte Einsatz von Pflanzenkohle in der Landwirtschaft im Inland eingeschränkt respektive im Ausland ausgeschlossen. Da Pflanzenkohle eine der wenigen, natürlichen Negativ-Emissionstechnologien ist, sollte sowohl die Ausbringung auf landwirtschaftliche Böden als auch die Verwendung in Baustoffen gefördert werden. Bei stark degradierten Böden kann Pflanzenkohle positive Effekte auf die Bodenfruchtbarkeit haben. Diese Massnahme von Bescheinigungen auszuschliessen oder einzuschränken ist sowohl aus landwirtschaftlicher wie auch klimatischer Sicht nicht nachvollziehbar. Allfällige Men-

geneinschränkungen haben auf der Basis von wissenschaftlichen Grundlagen zu erfolgen. Grundsätzlich sollte sich der Einsatz von Pflanzenkohle in Baustoffen und der Landwirtschaft auf wissenschaftliche Grundlagen abstützen.

Antrag

Beim Einsatz von Pflanzenkohle auf landwirtschaftlichen Böden ist die Ausstellung von nationalen und internationalen Bescheinigungen im In- und Ausland zu ermöglichen.

Zu Art. 129d Abs. 2 CO₂-V

Der erste Teil des Satzes ("bereits elektrifizierte") stellt sicher, dass die Umstellung nur einmal mit Fördermitteln unterstützt wird und ist so aus Sicht des Regierungsrats richtig und beizubehalten. Der zweite Teil ("oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge") ist insofern richtig, als es ökologisch kaum Sinn macht, Fahrzeuge vorzeitig aus dem Verkehr zu ziehen. Jedoch greift es zu kurz, die Bestimmung absolut über das Kriterium der Abschreibung zu definieren. Denn es kann durchaus Sinn machen, ganze Flotten zu ersetzen und auch noch nicht abgeschriebene Fahrzeuge zu verkaufen oder anderweitig einzusetzen. Auch kann es sein, dass Fahrzeuge aufgrund eines Unfalls oder sonstiger Schäden ersetzt werden müssen oder die Abschreibungsdauer nicht erreichen, weil die Fahrleistung höher war als angenommen. Für diese Fälle ist eine Ausnahmeregelung vorzusehen.

Antrag

Art. 129d Abs. 2 umformulieren: "Grundsätzlich werden keine Fördermittel entrichtet für den Ersatz von Fahrzeugen entrichtet, die bereits elektrifizierte sind oder noch nicht vollständig abgeschriebene Fahrzeuge ersetzen vor Ablauf der vorgesehenen Nutzungsdauer ausser Betrieb genommen werden. Das BAV regelt die Ausnahmen."

Zu Art. 129e CO₂-V und Richtlinie zur Auszahlung der Mittel

Im erläuternden Bericht wird beschrieben, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Vollzug in einer Richtlinie festhalten wird. Diese Richtlinie ist zum Zeitpunkt dieser Vernehmlassung noch nicht bekannt und entsprechend ist darauf zu achten, dass die Verfahrensdauer für die Ersatzbeschaffung (Ausschreibung, Evaluation, Auftragsvergabe und Produktion) nicht verlängert wird. Die Bedingung, dass die Beitragszusicherung grundsätzlich vor der Bestellung erfolgen muss, erachten wir aus folgenden Gründen als kritisch: die Richtlinie tritt in Kraft während bereits laufenden Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen. Für bereits bestellte, aber zum Einführungszeitpunkt noch nicht ausgelieferte Fahrzeuge erwartet der Regierungsrat eine Übergangslösung. Der im erläuternden Bericht beschriebene Prozess ist in dieser Hinsicht nicht schlüssig. Zudem besteht aus Sicht des Regierungsrats eine Diskrepanz zwischen dem Bundesbeschluss über die Förderung von elektrischen Antriebstechnologien 2025–2030 in der Höhe von 282 beziehungsweise 235 Millionen Franken und den im Bericht beschriebenen jährlichen 30 Millionen Franken.

Antrag

Die Richtlinie zur Auszahlung der Mittel ist bei den Kantonen in die Vernehmlassung zu geben.

Zu Art. 129f CO₂-V

Der Anspruch des Nachweises ist zwar verständlich, in der praktischen Umsetzung aber schwierig handhabbar. Die E-Busse können bei der Beschaffung einer Linie zugeordnet werden. In der betrieblichen Praxis der Verkehrsunternehmen werden die Fahrzeuge jedoch frei auf allen Linien eingesetzt (zwischen Orts- und Regionalverkehr). Insbesondere mit wachsender E-Bus-Flotte und weiteren An-

gebotsausbauten ist ein solcher Nachweis nach fünf Jahren nur noch theoretisch möglich. Mit im Folgenden vorgeschlagener Anpassung würde ein pragmatisches Vorgehen gewählt und es bestünde eine gewisse Sicherheit, dass die Fahrzeuge nicht mehrheitlich ausserhalb des konzessionierten Bereichs (beispielsweise für Extra-, Bahnersatz- oder Schülerfahrten) eingesetzt werden. Hingegen wird in Kauf genommen, dass gegebenenfalls ein für den regionalen Personenverkehr genehmigtes Fahrzeug im Ortsverkehr zum Einsatz kommt und vice versa.

Antrag

Art. 129f umformulieren: Die Verkehrsunternehmen bestätigen fünf Jahre nach Inbetriebnahme mittels Selbstdeklaration, dass die Fahrzeuge weiterhin mehrheitlich für den konzessionierten Verkehr eingesetzt werden. Ist dies nicht mehr gegeben, sind die geleisteten Beiträge zurückzuerstatten.
~~Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme melden die Unternehmen dem BAV unaufgefordert den aktuellen Einsatz der Fahrzeuge. Bei Abweichungen des Einsatzes über 10 Prozent zwischen gemeinsam bestelltem Verkehr und übrigen konzessionierten Verkehr oder einem mehrheitlichen Einsatz ausserhalb des konzessionierten Verkehrs sind die geleisteten Beiträge anteilmässig oder vollständig zurückzuerstatten.~~

Zur "Teilweisen Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung an die konzessionierten Transportunternehmen"

Der Regierungsrat ist mit der teilweisen Aufhebung der Mineralölsteuerrückerstattung ab 2026 für den Ortsverkehr und ab 2031 für den Regionalverkehr einverstanden. Da die Fahrzeuge des öV häufig sowohl im Orts- wie auch im Regionalverkehr eingesetzt werden und es sich um eine begrenzte Übergangsfrist handelt, erwartet der Regierungsrat eine pragmatische und einfache Lösung für den Vollzug.

Antrag

Der Regierungsrat erwartet einen pragmatischen und einfachen Vorschlag für die Rückforderung der Mineralölsteuer, der der Tatsache gerecht wird, dass die Fahrzeuge in beiden Sparten eingesetzt werden.

Zur "Verminderung der Treibhausgasemissionen"

Zu Art. 26b CO₂-V

Antrag

Dieser Artikel wird explizit begrüsst und ist beizubehalten.

Zu Art. 66 CO₂-V

In Absatz 3 wird festgehalten, dass die Herstellung von Wärme für Wohngebäude nicht als wirtschaftliche Tätigkeit gilt. Eine solche Regelung ist zu begrüssen, sollte aber im Sinne einer gezielten Verpflichtung präzisiert werden. Eine generelle Ausweitung auf Raumwärme und Warmwasser sowie eine Aufhebung der Einschränkung auf Wohnbauten ist deshalb zu begrüssen.

Antrag

Art. 66 Abs. 3 präzisieren: Die Herstellung von Wärme (Raumwärme oder Warmwasser) oder Kälte für ~~Wohn~~Gebäude gilt nicht als wirtschaftliche Tätigkeit.

Zu Art. 69 CO₂-V

Um eine zweifelsfreie Identifikation eines Gebäudes zu gewährleisten, wird die Vorgabe sehr begrüsst, dass das Gesuch die eidgenössische Gebäudeidentifikationsnummer (EGID) zu enthalten hat.

Antrag

Art. 69 Abs. 2 Bst. f ist unbedingt beizubehalten.

Art. 92a und 92b CO₂-V

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Flüge, die unter schweizerischem Verkehrsrecht am EuroAirport durchgeführt werden, nicht ebenfalls die Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels [SAF]) erfüllen sollen. Bei der Bewerbung von Flugreisen etwa, soll der voraussichtliche CO₂-Fussabdruck auch für Flüge ab dem EuroAirport ausgewiesen werden, sofern sie unter schweizerischem Verkehrsrecht stattfinden (vgl. Art. 14a CO₂-V).

Antrag

Die Pflicht nach Art. 28f des CO₂-Gesetzes zur Bereitstellung und zur Beimischung von emissionsarmen, erneuerbaren und erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen gilt auf den Landesflughäfen Zürich und Genf, sowie im Schweizer Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse.

Zu "Massnahmen im Gebäudebereich"

Zu Art. 16a CO₂-V

Die neu geforderten Angaben zu den Heizsystemen sollten in Zukunft mit der Einführung des Elektronischen Vollzugs Energetischer Nachweise (EVEN) durch die Kantone gut lieferbar sein. Einzig Bst. c Heizwärmebedarf (Q_h) ist nicht realistisch. Zur Erfassung dieses Werts sind umfangreiche Berechnungen notwendig, die bei einem reinen Heizungsersatz nicht durchgeführt werden. Der Vollzug und der Nachweisaufwand für einen Heizungsersatz wären unverhältnismässig.

Die zusätzlichen Daten können jedoch erst geliefert werden, wenn der Merkmalskatalog 5 des Bundesamts für Statistik (BFS) diese Werte auch vorsieht und die Kantone ihre Systeme angepasst haben.

Antrag

Art. 16a ist in Koordination mit EVEN umzusetzen. Der Bund hat hierfür die entsprechenden Übergangsbestimmungen zu formulieren.

Betreffend Gebäudeprogramm

Zu Art. 104 CO₂-V

Wenn der Zusatz "unter Berücksichtigung der CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" bedeutet, dass neu auch die graue Energie in die Förderbedingungen aufzunehmen sind, torpediert sich das

Gebäudeprogramm hier selbst und wird nicht mehr umsetzbar. Wenn damit hingegen gemeint ist, dass zum Beispiel Minergie-Eco auch für den ECO-Teil gefördert werden kann, ist dies zu begrüßen.

Antrag

Art. 104 (mindestens aber der erläuternde Bericht) ist dahingehend zu präzisieren, was genau mit der "CO₂-Bilanz der eingesetzten Baumaterialien" gemeint ist. Es ist auf jeden Fall darauf zu verzichten, damit die graue Energie zu meinen.

Zu Art. 104a CO₂-V

Die Einführung eines Mindestbeitrags wird begrüsst.

Antrag

Die Einführung eines Mindestbeitrags ist beizubehalten.

Betreffend Förderung Biogasanlagen

Zu Art. 113c Abs. 1 CO₂-V

Neu wird die Förderung von neuen oder erheblich erweiterten Biogas-Anlagen mit Einspeisung von aufbereitetem Biomethan in das Gasnetz namentlich aufgeführt. Dies wird ausdrücklich begrüsst.

Antrag

Diese Bestimmung ist beizubehalten.

Betreffend Förderung Solarthermie

Zu Art. 113e CO₂-V

Aus Sicht des Regierungsrats ist diese Anforderung bereits zu detailliert und wird unverhältnismässig wenige Fälle betreffen. Somit wird ein Fördertatbestand eröffnet, der nur selten beansprucht und umgesetzt würde. Ein allgemeiner gefasstes Förderprogramm zur Prozesswärmeerzeugung erachtet der Regierungsrat als sinnvoller.

Antrag

Auf eine detaillierte Förderung der Solarthermie ist zugunsten eines breiter gefassten Förderprogramms zur Prozesswärmeerzeugung zu verzichten.

Betreffend Anpassung an den Klimawandel (Förderung)

Zu Art. 127a und 127b CO₂-V

Diese Artikel behandeln ein überaus weites Feld – die Mittel sind jedoch begrenzt. Hier sollte eine Einschränkung auf den Adressatenkreis vorgenommen werden. Lediglich Gemeinden und Kantone sollten Gesuche stellen dürfen.

Antrag

Ergänzung von Art. 127a um einen neuen Abs. 4 und Art. 127b um einen neuen Abs. 3: Gesuchsbe-rechtigt sind Gemeinden und Kantone.

Darüber hinaus ist Absatz 2 um einen weiteren Finanzierungstatbestand zu erweitern.

Antrag

Art. 127a neuer Bst. f: Massnahmen zur Gewährleistung der Längsvernetzung bei trockenfallenden Gewässern (Bsp. Niederwasserrinnen)

Zudem erachtet der Regierungsrat eine Detaillierung der Art Finanzhilfen für hilfreich.

Antrag

Art. 127a Abs. 3 ergänzen (zwei neue Bst. a und b und bestehender Text als Bst c):

a. Die Finanzhilfen werden in Form von Investitionsbeiträgen oder Betriebsbeiträgen ausgerichtet.

b. Die Finanzhilfen werden auf Gesuch hin oder mittels Ausschreibungen ausgerichtet.

c. Das Gesuch um Leistung eines Beitrages ist beim BAFU einzureichen.

Zu Art. 127h CO₂-V

Die Förderung sollte sich vor allem bei den erneuerbaren Flugtreibstoffen nicht nur auf die Entwick-lung und Produktion fokussieren, sondern insbesondere auch die anwendungsorientierte Forschung vorantreiben. Ebenso ist korrekterweise explizit von der Energieeffizienz zu sprechen und nicht allge-mein von Effizienz.

Antrag

Ergänzung beziehungsweise Anpassung von Art. 127h Abs. 1

- a. die Erforschung, Entwicklung und Steigerung der Produktion von erneuerbaren Flugtreibstof-fen;
- b. die Entwicklung und Anwendung von Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Luftfahrzeugen; oder
- c. die Entwicklung und Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Energieeffizienz des Flugbetriebs.

Betreffend Aus- und Weiterbildung und Information (Förderung)

Zu Art. 128 und Art. 128a CO₂-V

Mit den neuen Formulierungen scheint sich der Spielraum für den Kanton zu erweitern. Jedoch lässt sich schwierig beurteilen, inwieweit sich die Bestimmungen auf die bisherige Informationstätigkeit in-nerhalb des Gebäudeprogramms auswirkt.

Grundsätzlich sieht der Regierungsrat aber keine grossen Stolperfallen und unterstützt die Vorlage.

Zu Geothermie

Zu Art. 112 CO₂-V

Es ist zu begrüßen, dass der Bund für Projekte die ursprünglich für die direkte Wärmenutzung angedacht waren, aber in Folge der angetroffenen Verhältnisse im Untergrund auf eine indirekten Wärmenutzung umschwenken müssen, Beiträge sprechen will. Kann die Wirtschaftlichkeit solcher Projekte und unter Einbezug der vom Bund gesprochenen Beiträge über einen Zeitraum von 20 Jahren plausibilisiert werden, soll der Bund wie bei der direkten Wärmenutzung für die weiteren beitragsfähigen Arbeiten den Maximalbeitrag erhöhen.

Die wirtschaftlichen Risiken von Projekten, die auf eine direkte Wärmenutzung abzielen sind in der Regel hoch, so dass eine Reduktion der Beiträge im Fall einer ultimativ indirekten Wärmenutzung als nicht zielführend erscheint. Es muss im Interesse des Bundes liegen, in diesem Kontext Projekte mit einer wirtschaftlichen Tragbarkeit zu stützen, dies zum Beispiel unabhängig vom Einsatz von vorge-schalteten Wärmepumpen.

Mit den Bundesbeiträgen sollen Anreize für die mitteltiefe und tiefe Geothermie geschaffen werden, welche unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit das geologische Risiko auffangen. Auch mit der besten Oberflächenprospektion bleibt immer ein substanzielles Restrisiko haften in Bezug auf das, was die Bohrung dann an hydrogeologischen Bedingungen effektiv zu Tage fördert. So soll die Wirtschaftlichkeit eines Projekts im Zentrum stehen und nicht die Art der ultimativen Wärmenutzung.

Solche Beiträge von max. 60 % sollen auch rückwirkend gesprochen werden können, wenn sich die Wirtschaftlichkeit eines solchen Projekts über einen Zeitrahmen von 20 Jahren plausibilisieren lässt und unter Miteinbezug der möglichen Bundesbeiträge. Ein Projekt, dass zum Beispiel Beiträge für eine direkte Wärmenutzung erhalten hat, sollte nicht benachteiligt werden, wenn sich nach erfolgter Bohrung herausstellt, dass nur eine indirekte Wärmenutzung wirtschaftlich ist. So kann sichergestellt werden, dass die Förderung der Geothermie ihren Zweck erfüllt.

Antrag

Art. 112 Abs. 3 anpassen: Die Beiträge betragen höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten ~~von Projekten nach Absatz 1 und höchstens 40 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten von Projekten nach Absatz 2~~; die anrechenbaren Investitionskosten werden in den Anhängen 12 und 12a festgelegt.

In der spezifischen Konstellation, wo eine direkte Wärmenutzung geplant war aber das Reservoir nicht ergiebig genug ist, können Bundesbeiträge nach genannten Konditionen rückwirkend für eine indirekte Wärmenutzung gesprochen werden. Vorauszusetzen ist, dass sich die Wirtschaftlichkeit des Projekts über einen Zeithorizont von 20 Jahren plausibilisieren lässt.

Antrag

Art. 112 um neuen Abs. 4 ergänzen: Bundesbeiträge können auch rückwirkend gesprochen werden. Voraussetzung hierfür ist die Plausibilisierung der Wirtschaftlichkeit über 20 Jahre.

Schliesslich müssen diese Bundesbeiträge unabhängig von weiteren Fördergeldern sein, die unter Umständen zusätzlich von einzelnen Kantonen gesprochen werden – solange dadurch keine Doppelförderung entsteht. Sollte der Bund sich ausbedingen, dass diese Gelder (teilweise) rückerstattungspflichtig sind, so ist zu regeln in welchem "Rang" dies geschieht. Denn sollten sich auch Kantone dazu entscheiden Fördergelder zu sprechen, so liegt eine Rückerstattungspflicht im Falle eines Gewinns ebenfalls auf der Hand. Zudem ist eine allfällige Rückerstattungspflicht an einen profitablen Betrieb der Anlage gebunden und fallweise durch das zuständige Bundesamt zu regeln.

Antrag

Art. 112 ist im Sinne der obigen Ausführungen anzupassen.

Zu Anhänge 12 Ziff. 5.3 sowie 12a Ziff. 4.3 zur CO₂-V

Dem erläuternden Bericht ist nicht zu entnehmen, weshalb man den undefinierten Begriff "primäre Daten" statt dem verständlicheren Begriff "Rohdaten" nutzt, beziehungsweise beschreibt dies auch nicht. Zudem wird die Lesbarkeit des Texts verbessert, wenn der Satzbeginn "Es" durch die damit gemeinte Instanz ersetzt wird (der Regierungsrat geht davon aus, dass damit "Swisstopo" gemeint ist).

Antrag

Präzisierung von Anhang 12 Ziff. 5.3: ~~Es~~ Swisstopo stellt die ~~primären Rohdaten~~ und die prozessierten ~~primären~~ Geodaten innert 24 Monaten nach der Erhebung [...].

Präzisierung von Anhang 12a Ziff. 4.3: ~~Es~~ Swisstopo stellt die ~~primären Rohdaten~~ und die prozessierten ~~primären~~ Geodaten innert 12 Monaten nach der Erhebung der Öffentlichkeit zur Verfügung.

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

Treibstoffe unterstehen unter anderem dem Chemikalienrecht. Dieses umfasst auch Vorgaben bezüglich möglichen Werbeaussagen (Art. 60 Chemikalienverordnung [ChemV]).

Antrag

Um Konflikte im Vollzug zu vermeiden sind geeignete Vorgaben für zulässige Werbeaussagen für in der IBTV regulierte Brenn- und Treibstoffe festzulegen.

Der Regierungsrat hat darüber hinaus keine inhaltlichen Anmerkungen zur Vorlage. Er macht lediglich noch darauf aufmerksam, dass insbesondere Abwasserreinigungsanlagen (ARA) nicht über Gebühr belastet werden sollen. Die Herstellung und das Inverkehrbringen von Brenn- oder Treibstoffen aus lokaler bis regionaler Produktion (was auf ARA anwendbar ist) soll möglichst unkompliziert durchführbar sein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin