

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

25. Juni 2025

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

Sehr geehrte Damen und Herren

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

1. Ausgangslage

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

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

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

2. Beurteilung der Vorlage

Zu den CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge

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

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

Antrag

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

Zum Emissionshandel für Betreiber von Anlagen

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

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

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

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

² Das Gesamtgewicht ist das für den Strassenverkehr zulässige Gewicht.

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

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

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

Antrag

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

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

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

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

Antrag

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

Zum Emissionshandel für Betreiber von Luftfahrzeugen

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

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

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

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

Antrag

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

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dieter Egli
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

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