



November 2017

Ausführungsbestimmungen zum neuen Energiegesetz vom 30. September 2016

Teilrevision der CO₂-Verordnung

Erläuterungen

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitende Bemerkungen	1
2.	Grundzüge der Vorlage	1
2.1	Emissionsziele für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper.....	1
2.2	Gebäudeprogramm	2
2.3	Geothermie für die Wärmebereitstellung	2
2.4	Wärme-Kraft-Koppelungsanlagen (WKK-Anlagen)	3
2.5	Weitere Anpassungen.....	3
3.	Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden	3
4.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	4
5.	Verhältnis zum europäischen Recht	5
6.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	5
7.	Erläuterungen der Anhänge	21



1. Einleitende Bemerkungen

Am 30. September 2016 hat das Parlament das totalrevidierte Energiegesetz (EnG) verabschiedet (BBl 2016 7683). Mit diesem erfolgen auch Anpassungen in elf weiteren Bundesgesetzen. Das Stimmvolk hat die Vorlage am 21. Mai 2017 angenommen. Die Änderungen auf Gesetzesstufe haben Auswirkungen auf verschiedene Verordnungen.¹ Dazu gehört auch die Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung; SR 641.711). Damit ist diese Revision Bestandteil der aufgrund des neuen EnG notwendigen Anpassungen auf Verordnungsstufe.

2. Grundzüge der Vorlage

2.1 Emissionsziele für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper

Der revidierte Artikel 10 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) sieht die Anpassung der CO₂-Zielwerte bei Personenwagen und die Einführung neuer Zielwerte für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper vor. Die Massnahmen berücksichtigen die Regelungen der EU, die Anfang 2014 beschlossen wurden. Bei den Personenwagen wird der Zielwert von 95 g CO₂/km ab 2020 übernommen. Bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern gilt ein Zielwert von 147 g CO₂/km ab 2020.

Auf Verordnungsebene geregelt werden die konkrete Spezifizierung der Zielwertfunktion, die zu verwendenden Datenquellen für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Leergewichts bei Fahrzeugen sowie die Methode, nach denen die Sanktionsbeträge bei einer Zielwertüberschreitung festgelegt werden. Auch einführende Erleichterungen wie das Phasing-in und die Supercredits werden unter Berücksichtigung der jeweiligen Schweizer Ausgangslage geregelt, wobei aufgrund der bekannten Daten identische Regelungen für beide Fahrzeugkategorien vorgeschlagen werden.

Der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Personenwagen wurden in der EU bis August 2017 gemäss dem in den 1970er Jahren eingeführten „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) ermittelt. Diese NEFZ-Werte widerspiegeln mittlerweile, unter anderem aufgrund der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, nicht mehr die CO₂-Emissionen im alltäglichen Fahrbetrieb, sondern liegen im Durchschnitt deutlich darunter. Um realistischere Werte zu erhalten, führte die EU im September 2017 ein neues Verfahren ein, das „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“ (WLTP). Diesem liegt insbesondere ein dynamischeres Fahrprofil zugrunde und der Einfluss von Sonderausstattungen wird stärker berücksichtigt. Seit September 2017 werden in der EU alle neuen Fahrzeugtypen nach dem WLTP-Verfahren gemessen, innert Jahresfrist müssen alle neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge über WLTP-Werte verfügen. Bis Ende 2020 orientieren sich in der EU die verbindlichen CO₂-Zielwerte jedoch weiterhin an den NEFZ-Emissionswerten. Weiter werden für die Prüfung der Zieleinhaltung und die Berechnung allfälliger Sanktionen während des Übergangs zum neuen Messverfahren die gemessenen WLTP-Werte in NEFZ-Werte umgerechnet. Somit weisen alle Fahrzeuge bezüglich der CO₂-Emissionen bis auf Weiteres einen NEFZ-Wert aus (entweder physisch gemessen oder umgerechnet). Die Umstellung auf WLTP-basierte Zielwerte sowie auf eine WLTP-basierte Sanktionsberechnung erfolgt in der EU im Jahr 2021.

Die Änderungen des technischen Fahrzeugrechts werden aufgrund der bilateralen Abkommen auch in der Schweiz nachvollzogen werden. Die vollständige Umstellung der Massnahmen zur Verminderung

¹ Vgl. dazu die ausführlichen Informationen zur Ausgangslage in den Erläuterungen zur Totalrevision der Energieverordnung (EnV) vom November 2017.



der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen und deren Überwachung auf WLTP wird in der Schweiz voraussichtlich zeitgleich zur EU, im Jahr 2021, erfolgen. Die entsprechenden Änderungen werden voraussichtlich im Rahmen der Vorlage zur Klimapolitik nach 2020 vorgeschlagen.

Die in Artikel 10 CO₂-Gesetz festgesetzten CO₂-Zielwerte wie auch die hier vorgeschlagenen Umsetzungsbestimmungen beziehen sich wie bisher auf die CO₂-Emissionswerte nach dem NEFZ-Zyklus. Folglich werden zur Beurteilung der Zieleinhaltung und zur Berechnung einer allfälligen Sanktion weiterhin NEFZ-Werte verwendet, wobei diese bis Ende 2020 angelehnt an die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 standardmässig durch die Umrechnung von WLTP-Werten ermittelt werden können. Diese Emissionsdaten werden nach heutiger Praxis aus den europäischen Typgenehmigungen oder Übereinstimmungsbescheinigungen entnommen und über das Schweizerische Datenblatt erfasst oder für individuelle Fahrzeuge direkt vom Importeur gemeldet. Die Entwicklung der Datenlage wird insbesondere hinsichtlich der Umrechnung von WLTP- zu NEFZ-Werten überwacht, bei Bedarf werden angemessene Massnahmen ergriffen.

In der Vergangenheit sind Fälle bekannt geworden, bei denen elektrische Fahrzeuge importiert, erstmals in der Schweiz zugelassen und nach kurzer Zeit wieder exportiert wurden. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird überwachen, ob es diesbezüglich zu Missbräuchen kommt und wird bei Bedarf geeignete Massnahmen ergreifen.

2.2 Gebäudeprogramm

Die Grundlagen für die Globalbeiträge werden im Rahmen der Totalrevision des EnG neu in ebendiesem Gesetz und darauf basierend auch in der Energieverordnung (EnV; SR 730.01) geregelt. In der CO₂-Verordnung werden diesbezüglich zusätzliche Präzisierungen hinsichtlich Globalbeitragsberechtigung (Art. 104 Abs. 1 Bst. a), Verfahren (Art. 105), Berichterstattung (Art. 110) und Kontrolle (Art. 111) aufgeführt. Neu aufgenommen werden Punkte, die bis anhin in der Programmvereinbarung und der Prozessbeschreibung zu den Globalbeiträgen enthalten sind und weiterhin Gültigkeit haben: Artikel 104 Absatz 2 CO₂-Verordnung präzisiert die Massnahmen, die nicht globalbeitragsberechtigt sind. Mit der Aufnahme von Artikel 106 soll sichergestellt werden, dass primär Massnahmen gefördert werden, die eine nachweisbare Wirkung haben. Artikel 109 regelt Aspekte der gesamtschweizerischen Kommunikation, für die künftig das Bundesamt für Energie (BFE) zuständig ist. Die Artikel 107 und 108 werden unverändert aus der geltenden CO₂-Verordnung (Art. 108 resp. Art. 109) übernommen. Bei der Rückverteilung der Abgabeerträge an die Bevölkerung und an die Wirtschaft wird neu die Verteilung der nicht verwendeten Mittel gemäss Artikel 34 Absatz 4 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt. Um grössere Verwerfungen im Bundeshaushalt zu vermeiden, sollen die nicht verwendeten Mittel mittels Kreditverschiebung gemäss Artikel 20 Absatz 5 der Finanzhaushaltsverordnung vom 5. April 2006 (FHV; SR 611.01) jeweils im gleichen Jahr an die Wirtschaft rückverteilt werden (Artikel 124 und 125). Da allerdings erst Mitte des Jahres die Höhe der nicht verwendeten Mittel bekannt ist, verschiebt sich der Zeitpunkt der Verteilung durch die Ausgleichskassen von Ende Juni auf Ende September (Artikel 125 Absatz 2). Der Anteil der Bevölkerung an den nicht verwendeten Mitteln wird jeweils bei der Ertragsverteilung im übernächsten Jahr ausgeglichen (Artikel 119 und 120).

2.3 Geothermie für die Wärmebereitstellung

Gemäss dem neuen Artikel 34 Absatz 2 CO₂-Gesetz fördert der Bund die direkte Nutzung der Geothermie. In den Artikeln 112 bis 113b der CO₂-Verordnung wird die Art und Weise der Förderung präzisiert. Das verfahrensführende BFE (Art. 130) wird Gesuche prüfen, wobei ein Expertengremium (Art.



113 Abs. 3) zuhanden des BFE Empfehlungen zu den Fördertatbeständen Prospektion und Erschliessung von Heisswasser aus Geothermie-Reservoirs abgeben wird. Das Verfahren zur Gewährung von Unterstützungen ist detailliert im dazugehörigen Anhang 12 geregelt.

2.4 Wärme-Kraft-Koppelungsanlagen (WKK-Anlagen)

Auf den durch die Stromproduktion bedingten CO₂-Emissionen von WKK-Anlagen soll die CO₂-Abgabe rückerstattet werden (Art. 32a CO₂-Gesetz). Diese Regelung soll für Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung zwischen 0.5 und 20 MW gelten, wobei die Obergrenze durch das Emissionshandelssystem (EHS) gegeben ist. Eine Anlage entspricht einem Standort. In der Regel handelt es sich dabei um eine Heizzentrale, in welcher sich ein oder mehrere WKK-Aggregate befinden. Gemäss der Energiestatistik für WKK-Anlagen des BFE weist im schweizerischen Mittel jede Anlage 1.3 Aggregate auf. Die Feuerungswärmeleistung von minimal 0.5 MW gilt also für eine Anlage, die aus mehreren Aggregaten bestehen kann.

2.5 Weitere Anpassungen

Die Revision der CO₂-Verordnung in Folge des neuen Energiegesetzes bzw. der in diesem Rahmen erfolgten Änderung des CO₂-Gesetzes wird zum Anlass für weitere Anpassungen genommen, welche nicht in Zusammenhang mit den Gesetzesänderungen stehen. Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) hat das Instrument der CO₂-Kompensation geprüft und im Jahr 2016 insgesamt 11 Empfehlungen abgegeben². Unter anderem empfiehlt die EFK dem Bundesamt für Umwelt (BAFU), der Transparenz zur Unabhängigkeit der Prüfstellen mehr Gewicht beizumessen. Weiter empfiehlt sie die Schaffung zusätzlicher Möglichkeiten, um Einsichtnahme in Unterlagen von Projekten und Programmen zu erhalten. Die vorgeschlagene Anpassung der CO₂-Verordnung soll hierfür die entsprechende rechtliche Grundlage schaffen.

Darüber hinaus soll mit der Ordnungsänderung die Investitionssicherheit für CO₂-abgabebefreite Unternehmen verbessert werden. Grund dafür ist die Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020, welche mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist. Daher soll ein von der CO₂-Abgabe befreites Unternehmen neu entscheiden können, ob es für Übererfüllungen weiterhin Bescheinigungen über den Mechanismus nach Artikel 12, der bis 2020 befristet ist, beantragen will, oder ob es neu ein Kompensationsprojekt nach Artikel 5 bzw. ein Programm nach Artikel 5a einreicht und so von der längeren Kreditierungsperiode nach Artikel 8 und 8a profitiert.

3. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden

Die Umsetzung der *CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper* folgt den Vollzugsprozessen bei den Personenwagen. Die Zuständigkeiten liegen weiterhin hauptsächlich bei den Bundesbehörden. Für die initiale Information der Öffentlichkeit und der Marktteilnehmenden, die Schulung von Experten der Strassenverkehrsämter sowie die Anpassung von Informatiklösungen ist einmalig mit Sachmitteln in der Höhe von 100'000 Franken zu rechnen.

Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmenausgestaltung mit einem Phasing-in und Supercredits, welche die Zielerreichung in den Jahren 2020 bis 2022 erleichtert, werden die Zielwerte von 95 bzw. 147 g CO₂/km später erreicht. Ursprünglich wurde eine vollständige Zielerreichung per 2020 unterstellt und der danach vom Parlament gestrichene Zielwert von 175 g CO₂/km im 2017 für Lieferwagen und

² EFK (2016): Prüfung der CO₂-Kompensation in der Schweiz. Bundesamt für Umwelt. EFK-15374



leichte Sattelschlepper berücksichtigt. Dadurch verringern sich die prognostizierten Einnahmefälle des Bundes geringfügig gegenüber der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 (BBI 2013 7561 7720). Die Ausfälle bei der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag betragen im Durchschnitt von 2016 bis 2030 jährlich rund 140 Millionen Franken (Botschaft: 200 Millionen Franken). Die Reduktion der Mehrwertsteuer beläuft sich, neu auch unter Berücksichtigung der Vorsteuerabzüge, auf ca. 19 Millionen Franken (Botschaft: 40 Millionen Franken). Infolge des schwächeren Rückgangs der Mineralölsteuereinnahmen fällt auch die Reduktion der Mittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und damit der nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone kleiner aus als in der Botschaft ausgewiesen. Der Rückgang beträgt rund 10 Millionen Franken (Botschaft: 14.3 Millionen Franken).

Die *Verstärkung des Gebäudeprogramms* ist mit einer entsprechenden Zunahme der Fördergesuche und dem zugehörigen Prüfaufwand verbunden. Für die Abwicklung der Gesuche müssen die Kantone eigene Ressourcen einsetzen. Der Bund sieht für den Vollzug der Kantone eine pauschale Entschädigung von 5 Prozent der vom Kanton gesprochenen und als Bundesanteil anrechenbaren Förderbeiträge vor (vgl. Art. 108 CO₂-Verordnung). Die Ausrichtung von Globalbeiträgen sowie das verstärkte Controlling der Qualitätsmassnahmen der Kantone führen auch beim Bund zu einem personellen Mehraufwand. Dieser kann durch vorhandene Ressourcen aufgefangen werden. Für den Vollzug und die Gesuchsevaluation von Geothermie-Projekten, die neu mit maximal 30 Millionen Franken pro Jahr unterstützt werden können, sind 0,5 Millionen Franken eingestellt. Dieser Aufwand wird aus der CO₂-Abgabe refinanziert. Der prozentuale Anteil an den Einnahmen, der für die Entschädigung des Vollzugsaufwands zurückbehalten wird, sinkt infolge der Abgabehöherhöhung ab 2018 auf 1,4 Prozent (Art. 132 CO₂-Verordnung).

Der Vollzug der *Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei WKK-Anlagen* und das Reporting liegen beim BAFU und der Oberzolldirektion (OZD). Basierend auf den Leistungsgrenzen ist davon auszugehen, dass rund 200 von ca. 1'000 bestehenden Anlagen eine Teilrückerstattung beantragen können, vorausgesetzt sie erfüllen die neuen Luftreinhaltevorschriften. Um den Vollzugsaufwand gering zu halten, wurde die Leistungsuntergrenze für die berechtigten Anlagen bei 0.5 MW Feuerungswärmeleistung festgelegt. Gemäss groben Abschätzungen beträgt die Rückerstattungssumme bei einer CO₂-Abgabe von 96 Franken pro Tonne CO₂ gut 8 Millionen Franken pro Jahr. Das BAFU rechnet mit einem zusätzlichen personellen Bedarf von 50 Stellenprozenten, die OZD mit 20 Stellenprozenten. Beide Ämter gehen davon aus, dass der personelle Mehraufwand durch interne Kompensation aufgefangen werden kann. Die Bearbeitung der Rückerstattungsgesuche bedingt eine Anpassung der bestehenden Informatiklösung, welche zu einem einmaligen Aufwand von 35'000 Franken führen wird.

4. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Durch die Festlegung von *CO₂-Zielwerten für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper* ergibt sich als Hauptauswirkung eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs bzw. der CO₂-Emissionen. Aufgrund der Einführung der Massnahme in der hier vorgeschlagenen Ausgestaltung mit stärkerem Phasing-in und Supercredits werden – gegenüber der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050, die von einer Zielerreichung per 2020 ausgeht – niedrigere Sanktionen erwartet, ausserdem verzögert sich auch die Zielerreichung um drei Jahre. Es ergeben sich im jährlichen Mittel CO₂-Einsparungen von rund 460'000 Tonnen CO₂ pro Jahr (Botschaft: 680'000 Tonnen [BBI 2013 7561 7720]). Das entspricht einer Reduktion des Treibstoffverbrauchs von 185 Millionen Litern (91 Mio. Liter Benzin, 94 Mio. Liter Diesel; Botschaft: insgesamt 273 Millionen Liter). Ausserdem entfällt beim Einsatz von Elektrofahrzeugen lokal der Ausstoss von Luftschadstoffen komplett.



Seitens der Automobilbranche können die Ziele sowohl über verstärkte Effizienz bei verbrennungsmotorischen Fahrzeugen als auch über höhere Anteile von alternativ angetriebenen Fahrzeugen erreicht werden. Je nach Reaktion der Branche können auch bei einer durchschnittlichen Zielerreichung jährlich gesamthaft Sanktionsbeträge von maximal 56 Millionen Franken bei den Personenwagen und von maximal 21 Millionen Franken bei den Lieferwagen und leichten Sattelschleppern anfallen. Für die Konsumenten bzw. Fahrzeugkäufer ergeben sich aufgrund des Treibstoffminderverbrauchs bedeutende Nettoeinsparungen über die Fahrzeuglebensdauer, wobei allfällige Mehrkosten für effizientere Fahrzeuge innert weniger Jahre amortisiert werden.

Die Verstärkung resp. der Systemwechsel beim *Gebäudeprogramm* führt im Brennstoffbereich durch die vorgesehenen Gesetzesänderungen zu einer erhöhten Energieeffizienz und zu einer Zunahme des Anteils der erneuerbaren Energien und damit zu einem reduzierten Verbrauch von fossilen Energieträgern. Dies wird sich insbesondere in den Sektoren Haushalte sowie Industrie und Dienstleistungen positiv auf den Endenergieverbrauch auswirken. Des Weiteren wird durch erfolgreiche Effizienzmassnahmen innerhalb des Gebäudeprogramms der Energiebedarf im Winter kontinuierlich reduziert, was die Versorgungssicherheit stärkt. Dank dem Gebäudeprogramm resp. dem sinkenden Verbrauch wird die Abhängigkeit von den fossilen Energieträgern deutlich abnehmen.

Die *Rückerstattung der CO₂-Abgabe bei WKK-Anlagen* trägt dazu bei, die Versorgungssicherheit beim Strom zu stärken, und schafft zusätzliche Anreize für Energieeffizienzmassnahmen. Gemäss Abschätzungen könnten rund 2 Millionen Franken jährlich zusätzlich in Effizienzmassnahmen investiert werden. Die CO₂-Emissionen werden aber vermutlich trotz Effizienzmassnahmen steigen, was im Zielkonflikt zum CO₂-Gesetz steht.

Mit der *Neuregelung von Artikel 5 und Artikel 12* werden für die abgabebefreiten Unternehmen Anreize geschaffen, trotz der in der vorgesehenen Totalrevision des CO₂-Gesetzes begründeten Unsicherheit weiterhin in unwirtschaftliche treibhausgasreduzierende Massnahmen zu investieren. Dies hat positive Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen der Schweizer Industrie und entfaltet somit auch eine relevante Umweltwirkung.

5. Verhältnis zum europäischen Recht

Durch die Änderungen auf Verordnungsstufe wird das derzeit bestehende Verhältnis zum europäischen Recht nicht verändert. Im Bereich des technischen Fahrzeugrechts anerkennt die Schweiz wie bisher das europäische Recht. Die klimapolitischen Massnahmen im Bereich Fahrzeuge werden weiterhin freiwillig möglichst an die EU-Regelungen angepasst, um der Wirtschaft gleiche Rahmenbedingungen zu bieten und um Hürden für den Fahrzeugimport zu vermeiden.

6. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Begriffe

Art. 2

Neu sind auch Lieferwagen und leichte Sattelschlepper den CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt und werden in Artikel 2 definiert. Lieferwagen (Bst. a^{bis}) und leichte Sattelschlepper (Bst. a^{ter}) mit einem Leergewicht über 2'585 kg (bzw. einer Bezugsmasse von über 2'610 kg gemäss den Europäischen



Regelungen zur Messung der Schadstoffemissionen und des Treibstoffverbrauchs) sind ausgenommen, wenn sie nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemessen werden und deswegen keinen Emissionsmesswert in g CO₂/km aufweisen.

Nicht als Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung gelten Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung. Dabei wird neu in Anlehnung an die Verordnung (EG) Nr. 443/2009³ und die Verordnung (EU) Nr. 510/2011⁴ auf Anhang II Teil A Ziffer 5 der Richtlinie 2007/46/EG⁵ verwiesen. Personenwagen sind als Fahrzeuge der Klasse M1 und Fahrzeugart 1 definiert, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper als Fahrzeuge der Klasse N1 und der Fahrzeugart 30 oder 38.

5. Abschnitt: Bescheinigungen für Projekte und Programme für Emissionsvermindierungen im Inland

Art. 5 Abs. 1 Bst. c Ziff. 3

Durch die Anpassung von Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c Ziffer 3 kann sich ein von der CO₂-Abgabe befreites Unternehmen mit Emissionsziel entscheiden, ob es weiterhin Bescheinigungen über den Mechanismus von Artikel 12, der bis 2020 befristet ist, beantragen will, oder ob es neu ein Kompensationsprojekt nach Artikel 5 bzw. ein Programm nach Artikel 5a einreicht und so von der Kreditierungsperiode nach Artikel 8 und 8a profitiert.

Art. 5a Abs. 3

Anders als in einem Projekt werden in einem Programm typischerweise zahlreiche kleinere Vorhaben zusammengefasst. Die bisherige Vollzugspraxis hat aber gezeigt, dass es Trägerschaften von Programmen nicht immer gelingt bis zum Ende der Kreditierungsperiode mehr als ein Vorhaben im Programm umzusetzen. Artikel 5a Absatz 3 regelt neu, dass ein Programm mit nur einem Vorhaben nach Ablauf der ersten Kreditierungsperiode als Projekt weitergeführt wird. Damit kann der Aufwand für die erneute Validierung substantiell verringert werden, da für Projekte im Gegensatz zu Programmen weder die Kriterien für die Aufnahme der Vorhaben ins Programm, noch die Verwaltung der Vorhaben geprüft werden müssen.

Art. 6 Abs. 2 Bst. j

Da Vorhaben den Charakter eines Projekts haben können, verlangt Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe j neu auch Angaben über die Dauer von Vorhaben.

Art. 10 Abs. 1 und 1bis

Um gestützt auf die Gesuchsunterlagen einen Entscheid über die Ausstellung von Bescheinigungen zu fällen, benötigt das BAFU vollständige Gesuchsunterlagen. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, vor Ort Besuche abzustatten.

In besonderen Fällen kann das BAFU den Vertrag über die Ausführung der Validierung oder Verifizierung, den der Gesuchsteller mit der Validierungs- oder Verifizierungsstelle abschliesst, auf Basis von Artikel 133 Absatz 2 Buchstabe b einfordern. Dies soll insbesondere dann geschehen, wenn eine Validierungs- oder Verifizierungsstelle wiederholt ungenügende Prüfleistungen erbracht hat und der Verdacht besteht, dass dies auf Preisdumping zurückzuführen sein könnte.

³ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 333/2014, ABl. L 103 vom 5.4.2014, S. 15.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 253/2014, ABl. 84 vom 20.3.2014, S. 1.

⁵ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Sept. 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 2015/166, ABl. L 28 vom 3.2.2015, S. 3.



Artikel 10 Absatz 1^{bis} sieht vor, dass das BAFU gestützt auf die Angaben nach Artikel 10 Absatz 1 über die Ausstellung von Bescheinigungen entscheidet.

5a. Abschnitt: Bescheinigungen für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung und für Unternehmen mit Zielvereinbarung über die Entwicklung des Energieverbrauchs

Art. 12 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. c, Abs. 3

Von der CO₂-Abgabe befreite Unternehmen, die ein Kompensationsprojekt nach Artikel 5 bzw. ein Programm nach Artikel 5a umsetzen, haben ab Wirkungsbeginn des Projekts bzw. Programms, das heisst ab dem Zeitpunkt, für den sie Bescheinigungen aus Artikel 5 und 5a erhalten, für den gesamten Verpflichtungssperimeter keinen Anspruch auf Bescheinigungen aus Artikel 12 mehr (Absatz 1). Mit diesem Vorgehen können, ohne grossen Mehraufwand aller Beteiligten, Doppelzählungen bis 2020 vermieden werden. Der Absatz 3 wird verschoben in Artikel 74a.

Im Übrigen wird ein Verweis auf das neue Energiegesetz angepasst.

Art. 12a Abs. 1 Bst. d

In dieser Bestimmung wird ein Verweis auf das neue Energiegesetz angepasst.

5b. Abschnitt: Verwaltung von Bescheinigungen und Datenschutz

Art. 14 Abs. 2

Das BAFU kann unter Wahrung von Fabrikations- und Geschäftsgeheimnissen Informationen aus Gesuchen zur Ausstellung von Bescheinigungen veröffentlichen (Absatz 1). Um die Transparenz zu erhöhen veröffentlicht das BAFU nach Abschluss der Beurteilung eines Gesuchs standardmässig die Projekt- und Programmbeschreibungen, die Monitoringberichte sowie die dazugehörigen Prüfberichte. Damit der Prozess der Veröffentlichung zeitnah zur Registrierung der Projekte und Programme respektive zur Ausstellung der Bescheinigungen ablaufen kann und die Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse dennoch gewahrt bleiben, fordert Absatz 2 die Gesuchsteller neu explizit auf, die Teile des Gesuchs, die aus seiner Sicht Informationen über Fabrikations- und Geschäftsgeheimnisse enthalten, zu bezeichnen und diese dem BAFU mitzuteilen.

3. Kapitel: Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 17

Artikel 17 vereint die bisherigen Artikel 17 bis 19 und erweitert diese um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Weiter legt Artikel 17 fest, dass der Zustand der Fahrzeuge (Personenwagen, Lieferwagen oder leichter Sattelschlepper) bei deren erstmaligen Inverkehrsetzen massgebend ist. Für die Kategorie Personenwagen war dies bisher in Artikel 2 Bst. a geregelt.

Der bisherige Absatz 3, wonach Personenwagen erst in Verkehr gesetzt werden dürfen, wenn der Importeur oder Hersteller bestimmte Pflichten, wie beispielsweise das Ausfüllen des Prüfungsberichts (Grossimporteur) oder die Entrichtung der einer allfälligen Sanktion (Kleinimporteur), erfüllt hat, wurde in Artikel 23 aufgenommen.

Ansonsten bleibt Artikel 17 unverändert.



2. Abschnitt: Importeure und Hersteller

Art. 18 Grossimporteur

Artikel 18 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 20 und erweitert ihn um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Ein Importeur kann je nach Anzahl Fahrzeuge in der jeweiligen Fahrzeugkategorie (Personenwagen einerseits und Lieferwagen und leichte Sattelschlepper andererseits) unterschiedliche Status bei den beiden Fahrzeugkategorien innehaben. Er kann also z. B. bezüglich Personenwagen als Grossimporteur und bezüglich Lieferwagen und leichten Sattelschleppern als Kleinimporteur gelten.

Die Mindestanzahl der Fahrzeuge muss nachweislich auf einen Typengenehmigungsinhaber-Code oder auf einen Grossimporteurscode zugelassen worden sein, damit der Status als Grossimporteur zum Tragen kommt.

Art. 19 Provisorische Behandlung als Grossimporteur

Artikel 19 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 21 und erweitert ihn um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper.

Der Absatz 2 wird entsprechend der Vollzugspraxis präzisiert: Ein Importeur kann zu jedem Zeitpunkt während eines Referenzjahres beantragen, provisorisch als Grossimporteur behandelt zu werden. Die Anrechnung von Fahrzeugen an seine Neuwagenflotte als Grossimporteur findet aber erst ab der Genehmigung des Antrags durch das BFE statt.

Art. 20 Kleinimporteur

Artikel 20 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 22 und erweitert ihn um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper.

Art. 21 Hersteller

Für schweizerische Hersteller gelten sämtliche Bestimmungen für Importeure sinngemäss. Wurden im Jahr vor dem Referenzjahr also mindestens 50 Personenwagen beziehungsweise mehr als fünf Lieferwagen oder leichte Sattelschlepper eines Herstellers erstmals in Verkehr gesetzt, so sind für den Hersteller im Referenzjahr die für Grossimporteure geltenden Bestimmungen anwendbar. Ansonsten sind die für Kleinimporteure geltenden Bestimmungen anwendbar.

In den Jahren 2012 bis 2016 fielen keine Fahrzeuge aus inländischer Produktion unter die CO₂-Emissionsvorschriften.

Art. 22 Emissionsgemeinschaft

Artikel 22 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 23 bis auf folgende zwei Änderungen:

Absatz 2 des bisherigen Artikels 23 wird aus der Verordnung gestrichen. Dessen Inhalt (eine Emissionsgemeinschaft hat dieselben Rechte und Pflichten wie ein einzelner Hersteller oder Importeur) gilt aber unverändert, da dieser bereits in Artikel 11 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes festgehalten ist.

Der bisherige Absatz 4 wird ebenfalls aus dem Verordnungstext gestrichen. Das auch im Bereich der CO₂-Emissionsvorschriften anwendbare Kartellrecht stellt bereits sicher, dass die Gründung von Emissionsgemeinschaften nicht die Bildung von Preisabsprachen legitimiert, weshalb vorliegend auf eine entsprechende Regelung verzichtet werden kann.



3. Abschnitt: Berechnungsgrundlagen

Art. 23 Einzureichende Unterlagen

Artikel 23 übernimmt und ergänzt den bisherigen Artikel 29. Die Absätze 1 bis 3 halten fest und ergänzen, was vorher in Artikel 17 Absatz 3 i.V.m. Artikel 29 und 30 geregelt war: Fahrzeuge dürfen grundsätzlich erst in Verkehr gesetzt werden, wenn dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) durch das Vorliegen der Typengenehmigung die Daten für die Zuordnung des Fahrzeugs zu einer Neuwagenflotte sowie für die Berechnung einer allfälligen Sanktion nach Artikel 13 des CO₂-Gesetzes vorliegen (Absatz 1). Für den Fall, dass keine Typengenehmigung vorliegt, werden in Absatz 2 neu explizit jene Unterlagen aufgelistet, welche der Grossimporteur dem ASTRA vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen des Fahrzeuges einzureichen hat. Dass ein von einem Kleinimporteur eingeführtes Fahrzeug erst dann in Verkehr gesetzt werden darf, wenn dieser dem ASTRA die allfällige Sanktion entrichtet hat (Absatz 3), war im bisherigen Artikel 29 Absatz 2 geregelt. Weiter enthält Absatz 3 neu eine explizite Auflistung der durch den Kleinimporteur vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen dem ASTRA einzureichende Unterlagen.

Absatz 4 regelt neu die Abrechnung von Fahrzeugen über die Neuwagenflotte eines Grossimporteurs (sog. Abtretung). Dies ermöglicht insbesondere auch Kleinimporteuren, von der Sanktionsberechnung im Flottenmittel, welche sonst nur den Grossimporteuren zusteht, zu profitieren. Die Einigung zwischen dem abtretenden Gross- oder Kleinimporteur und dem übernehmenden Grossimporteur ist eine privatrechtliche Angelegenheit zwischen den Parteien. Die Meldung hat vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen des Fahrzeugs mittels Antrag auf Bescheinigung beim ASTRA einzugehen und hat die Unterschrift des übernehmenden Grossimporteurs zu enthalten. Ist ein Fahrzeug einmal in Verkehr gesetzt worden, kann es nicht mehr abgetreten werden.

Allgemein und insbesondere auch bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern, die in mehreren Stufen gefertigt werden, gilt, dass immer der Importeur für die Einreichung der entsprechenden Berechnungsgrundlagen verantwortlich ist, auch wenn das Fahrzeug erst nach dem Import vervollständigt wird.

Art. 24 CO₂-Emissionen und Leergewicht von typengenehmigten Fahrzeugen

Der bestehende Artikel 24 wird weitgehend übernommen und um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert. In Anlehnung an die Regelungen der EU werden weiterhin die gemäss dem NEFZ-Verfahren ermittelten CO₂-Werte verwendet.

Werden die Daten nach Absatz 1 und somit nach der schweizerischen Typengenehmigung bestimmt, so sind je Typengenehmigungsnummer und Getriebevariante das maximale Leergewicht und der maximale kombinierte CO₂-Ausstoss aller zulässigen Versionen massgebend. Alternativ wird dem Importeur die Möglichkeit gegeben, dem ASTRA innert Frist gemäss Absatz 5 andere Datenquellen, wie beispielsweise die Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, COC), einzureichen. Bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern ist in der Typengenehmigung bei gewissen Fahrzeugen kein Leergewichtswert enthalten. In diesem Fall ist das im Prüfungsbericht (Formular 13.20 A) bei der Fahrzeugprüfung gemäss Artikel 7 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) erfasste Leergewicht massgebend (Abs. 2).

Werden die auf dem Certificate of Conformity (COC) basierenden Daten nach Absatz 3 Buchstabe a eingereicht, so ist bei den CO₂-Emissionen die kombinierte Emission nach Position 49.1 (NEFZ-Wert) und beim Leergewicht die Position 13.2 (Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand) massgebend. Liegen die Angaben gemäss Position 13.2 nicht vor, ist das Leergewicht gemäss Position 13 massgebend.



Bei der Verwendung von Daten aus der schweizerischen Typengenehmigung von mehrstufigen Lieferwagen und leichten Sattelschleppern wird die Sanktion auf der Grundlage der CO₂-Emissionen und des Leergewichts des vervollständigten Fahrzeugs berechnet. Absatz 3 Buchstabe b regelt, dass bei mehrstufigen Lieferwagen und leichten Sattelschleppern das Verfahren gemäss der Verordnung (EG) 692/2008⁶ für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Leergewichts des Fahrzeugs genutzt werden kann. In Buchstabe b werden die hierfür benötigten Daten aufgelistet, welche der Importeur dem ASTRA einreichen kann. Dies hat einerseits zum Vorteil, dass die Sanktionslast nicht vom effektiven Aufbau abhängt, für den der Importeur des Basisfahrzeugs unter Umständen nicht verantwortlich ist, und dass andererseits bereits anhand der technischen Unterlagen des Basisfahrzeugs die sanktionsrelevanten Daten bestimmt werden können.

Absatz 4 übernimmt materiell den bisherigen Artikel 25 Absatz 1^{bis}.

Absatz 5 regelt die Frist für die Einreichung der Daten und Nachweise nach den Absätzen 3 und 4.

Absatz 6 übernimmt materiell den bisherigen Artikel 24 Absatz 3.

Art. 25 CO₂-Emissionen und Leergewicht von Fahrzeugen ohne Typengenehmigung

Artikel 25 Absatz 1 wird um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert. Namentlich bei der Frage der Gleichwertigkeit von ausländischen Genehmigungen oder solchen nach internationalem Recht sind die Importeure zur Mitwirkung verpflichtet (Art. 13 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren [SR 172.021]).

Absatz 2 bestimmt, welche Nachweise für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Leergewichts des vervollständigten Fahrzeugs massgebend sind im Falle von Lieferwagen oder leichten Sattelschleppern mit einer Mehrstufen-Typengenehmigung.

Fehlt bei Fahrzeugen der Nachweis nach den Absätzen 1 oder 2, so werden die CO₂-Emissionen gemäss Absatz 3 wie bisher nach Anhang 4 berechnet. Neu wird in Absatz 3 auf das hierfür massgebende Leergewicht in Kilogramm nach Artikel 7 VTS verwiesen (bisher befand sich der Verweis in Anhang 4). Um Missbrauch vorzubeugen, wird neu verlangt, dass dieser Leergewichtswert vom Importeur mittels eines Waagscheines nachzuweisen ist.

Absatz 4 wird um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert, indem bei diesen Fahrzeugen ein Pauschalwert von 400 g CO₂/km angenommen wird, wenn deren CO₂-Emissionen nicht nach den Formeln in Anhang 4 berechnet werden können.

Art. 26 CO₂-vermindernde Faktoren bei Fahrzeugen

Artikel 26 vereint die bisherigen Artikel 26 und 27 unter einer neuen Sachüberschrift. Absatz 1 übernimmt den bisherigen Artikel 27 über Ökoinnovationen und erweitert ihn um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Entsprechend den EU-Verordnungen wird die jährlich maximal anrechenbare Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen durch Ökoinnovationen je Fahrzeugflotte bei Grossimporteuren bzw. je Fahrzeug bei Kleinimporteuren auf höchstens 7 g CO₂/km beschränkt.

Absatz 2 übernimmt den bisherigen Artikel 26 über mit Erdgas betriebene Personenwagen unverändert. Der anrechenbare biogene Anteil am Gasgemisch lehnt sich an Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (SR 730.011.1) an und beträgt 10 Prozent.

Die bisher in Artikel 27 Absatz 2 enthaltene Vorgabe, dass Ökoinnovationen mittels COC nachzuweisen sind, findet sich neu in Artikel 24 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer 3.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1; geändert durch Verordnung (EU) 143/2013, ABl. L 47 vom 20.2.2013, S. 51.



Art. 27 Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei Grossimporteuren

Artikel 27 definiert die Berechnung der sanktionsrelevanten durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei Grossimporteuren einschliesslich Rundungsregel. Er regelt zudem die Erleichterungen nach Artikel 10a Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes.

Absatz 2 regelt, welcher Anteil der Neuwagenflotte für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen massgeblich ist (sog. Phasing-in). Diese Vorgabe war bisher in Artikel 12 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes geregelt und wird neu an den Bundesrat delegiert. Hier wird sowohl für Personenwagen als auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ein gegenüber der EU-Regelung weitergehendes Phasing-in vorgeschlagen. Absatz 3 regelt die Mehrfachgewichtung von besonders effizienten Fahrzeugen. Dies war bisher im Artikel 141 der CO₂-Verordnung geregelt. Für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper werden die gleichen Faktoren vorgesehen. Bei Personenwagen entspricht diese Regelung der EU-Regelung, bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern weicht sie von der EU-Regelung ab. Absatz 3 beschränkt ausserdem die Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen auf 7,5 g/km, kumuliert über die drei Jahre. Dabei wird in jedem Jahr die Verminderung nur soweit angerechnet, bis eine allfällige Überschreitung des Zielwerts auf Null reduziert worden ist. Die Verminderung wird in jenem Referenzjahr berücksichtigt, in dem die entsprechenden Fahrzeuge zugelassen werden.

Art. 28 Individuelle Zielvorgabe

Artikel 28 übernimmt weitgehend den Inhalt des bisherigen Artikels 28 und erweitert ihn um den Verweis auf den betreffend Lieferwagen und leichte Sattelschlepper geltenden Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 510/2011⁷.

Die im bisherigen Absatz 4 normierte Vorgabe, wonach Fahrzeugmarken mit einer angepassten individuellen Zielvorgabe je nach Anzahl einzeln oder als Flotte abgerechnet werden, wird aufgehoben. Gilt ein Importeur im betreffenden Referenzjahr als Grossimporteur bzw. übertrifft er als provisorischer Grossimporteur insgesamt die Fahrzeugzahlen nach Artikel 19 Absatz 4, so werden die von ihm eingeführten Fahrzeuge von Herstellern mit einer Ausnahme nach den entsprechenden EU-Bestimmungen nach vorgängiger Mitteilung an das BFE als je eigene Neuwagenflotte abgerechnet und zwar unabhängig von deren Anzahl. Damit soll verhindert werden, dass der Intramarken-Wettbewerb bei Fahrzeugen mit angepasster individueller Zielvorgabe, von denen häufig nur kleine Stückzahlen abgesetzt werden, behindert wird.

Art. 29 Sanktionsbeträge

Artikel 29 regelt in Bezug auf Artikel 13 des CO₂-Gesetzes die Grundsätze, nach denen das UVEK die zu entrichtenden Beträge pro Fahrzeug und Gramm Zielwertüberschreitung jährlich im neuen Anhang 5 festzulegen hat.

Absatz 2 legt für die Festlegung des Betrags zugrunde, wie der zu verwendende Euro-Franken-Wechselkurs berechnet wird. Es soll ein Jahresdurchschnittskurs auf der Basis von Tagesmittelwerten berechnet werden, wie sie von der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) publiziert und unter anderem von der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV) zur Berechnung des aktuellen Monatsmittelkurses verwendet werden.

⁷ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 253/2014, ABl. 84 vom 20.3.2014, S. 1.



4. Abschnitt: Berechnung und Erhebung der Sanktion bei Grossimporteuren

Art. 30 Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Artikel 30 übernimmt und präzisiert den Inhalt des bisherigen Artikels 31. Absatz 4 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 33 Absatz 4. Absatz 2 hält neu fest, dass die Zielwertüberschreitung jeweils auf eine Dezimalstelle Gramm CO₂ pro Kilometer abgerundet wird.

Art. 31 Quartalsweise Anzahlungen

Artikel 31 Absatz 1 entspricht dem bisherigen Artikel 31 Absatz 1. Artikel 31 Absätze 2 und 3 übernehmen weitgehend den Inhalt des bisherigen Artikels 33 Absätze 1 bis 3.

Art. 32 Zahlungsfrist und Zins

Artikel 32 führt die bisherigen Artikel 32 (Zahlungsfrist) und 34 (Verzugszins und Rückerstattungszins) zusammen. Die Zahlungsfrist von 30 Tagen gilt neu ausdrücklich nicht nur für die Schlussrechnung, sondern auch für quartalsweise Anzahlungen. Ergibt die Schlussrechnung ein Guthaben zugunsten des Importeurs, so ist ihm dieses innerhalb der gleichen Frist zuzüglich Rückerstattungszins zurückzuerstatten.

Art. 33 Verfügung der Sanktion

Artikel 33 entspricht dem bisherigen Artikel 35. Neu wird für die Verfügung der Sanktion jedoch kein aktives Bestreiten des Importeurs vorausgesetzt. Beahlt der Importeur die Rechnung oder Schlussrechnung trotz Mahnung nicht, erlässt das BFE eine Verfügung über die Sanktion. Diese dient im Betreibungsverfahren als Rechtsöffnungstitel.

Art. 34 Sicherheiten

Artikel 34 entspricht inhaltlich dem bisherigen Artikel 36.

5. Abschnitt: Berechnung und Erhebung der Sanktion bei Kleinimporteuren

Art. 35

In Artikel 35 wird neu die Berechnung und Erhebung einer allfälligen Sanktion gemäss Artikel 13 des CO₂-Gesetzes bei Kleinimporteuren geregelt.

Absatz 2 zweiter Satz regelt die Sanktionsminderung für Kleinimporteure gemäss Artikel 13 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes. Absatz 3 regelt die Rechnungsmodalitäten bei Kleinimporteuren analog zu den Grossimporteuren. Absatz 4 erteilt neu dem ASTRA die Zuständigkeit für die Verfügung der Sanktion.

6. Abschnitt: Berichterstattung und Information der Öffentlichkeit

Art. 36

Artikel 36 übernimmt und ergänzt den bisherigen Artikel 37.

Absatz 1 wird redaktionell leicht angepasst und um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert. Der Zeitpunkt für die nächste Berichterstattung an die zuständigen parlamentarischen Kommissionen wird angepasst an den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Die Berichterstattung über Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erfolgt erstmals im Jahr 2022, da die Bestimmungen über die Verminderung der CO₂-Emissionen für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erst ab dem Jahr 2020 zur Anwendung kommen.

In Absatz 3 wird neu eine detaillierte Information der Öffentlichkeit über die Vollzugsresultate vorgesehen und es werden die bekanntzugebenden Daten aufgeführt.



7. Abschnitt: Verwendung des Ertrags aus der Sanktion nach Artikel 13 des CO₂-Gesetzes

Art. 37

Artikel 37 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 39. Der bisherige Artikel 38 wird gestrichen, da dieser bloss Artikel 37 des CO₂-Gesetzes und Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d des Infrastrukturfondsgesetzes wiederholte.

Im Rahmen der Vorlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr-Fonds (NAF) wird Artikel 37 des CO₂-Gesetzes gegenwärtig revidiert. Künftig soll der neu geschaffene NAF die bisher dem Infrastrukturfonds zugewiesenen Sanktionserträge erhalten. Die erwähnte NAF-Vorlage wurde am 12. Februar 2017 von Volk und Ständen angenommen und wird voraussichtlich per 1. Januar 2018 in Kraft gesetzt. Artikel 37 wird deshalb in der vorliegenden Revision entsprechend angepasst.

Als Zeitpunkt zur Bestimmung des in den Fonds einzulegenden Ertrags wird neu nicht mehr der 31. Dezember des Referenzjahres bezeichnet. In den vergangenen Jahren zeigte sich, dass der Ertrag gemäss Endjahresstand stark schwankt und – verbuchungsbedingt – sogar negative Werte annehmen kann, was zu abrechnungstechnischen Problemen führte. Deshalb soll der Ertrag neu erst dann festgelegt werden, wenn die Schlussabrechnung des BFE vorliegt. Dies ist ungefähr Mitte des Folgejahres der Fall. Dadurch können verbuchungsbedingt negative Fondseinlagen ausgeschlossen werden. Der Ertrag soll sodann bereits im auf das Erhebungsjahr folgenden Jahr – im Anschluss an die Erstellung der Schlussabrechnung des BFE – in den Fonds eingelegt werden. Mit dieser Festlegung entfällt die bisherige zweijährige Verzögerung der Einlage in den Fonds. Diese war ursprünglich zur Verbesserung der Budgetgenauigkeit gewählt worden, zeigte aber in der Praxis wegen der allgemein schwierigen Prognostizierbarkeit der Sanktionserträge keine Vorteile.

Art. 74a Anrechnung von Bescheinigungen an das Emissionsziel

Dieser neue Artikel ersetzt den bisherigen Artikel 12 Absatz 3 und ergänzt, dass auch Emissionsverminderungen, die im Rahmen von Projekten oder Programmen nach Artikel 5 oder 5a erzielt werden, als Treibhausgasemissionen des Unternehmens gelten und somit zur Erfüllung des Emissionsziels angerechnet werden.

Art. 74b Anpassung der Verminderungsverpflichtung von Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben

Artikel 74b wird als Übergangslösung bis 2020 eingeführt. Das BAFU kann bestehende Verminderungsverpflichtungen (nonEHS) anpassen (Abs. 1).

NonEHS-Unternehmen, die eine WKK betreiben, können, sofern sie die Bedingungen erfüllen, bis zum 31. Mai des Folgejahres beim BAFU ein Gesuch um Anpassung ihrer Verminderungsverpflichtung einreichen (Abs. 2). Weiter werden die notwendigen Angaben, welche ein Gesuch enthalten muss, aufgelistet (Abs. 3) Bezüglich der Form des Gesuchs macht das BAFU entsprechende Vorgaben (Abs. 4).

Art. 76 Abs. 1^{bis} und 3

Kommt ein Unternehmen, das nach Artikel 96a oder nach Artikel 98a eine WKK-Anlage betreibt, seiner Investitionspflicht nicht fristgerecht nach, verfügt das BAFU die Rückzahlung von 40 Prozent der rückerstatteten CO₂-Abgabe auf den fossilen Brennstoffen, die für die Stromproduktion verwendet wurden (Abs. 1^{bis}).

Die aus Gründen der nicht erfolgten Investitionspflicht zurückbezahlten Beträge fliessen als Einnahmen in die CO₂-Abgabe zurück und werden anteilmässig zurückverteilt (Abs. 3).



Art. 83 Abs. 2 und Art. 90 Abs. 2

In diesen beiden Bestimmungen werden Verweise auf das neue Energiegesetz angepasst.

Art. 96 Abs. 1 und Abs. 2 Bst. c

Die EZV erstattet auf Gesuch die bezahlte CO₂-Abgabe an Unternehmen zurück, die fossile WKK-Anlagen betreiben und, da sie weder am Emissionshandel teilnehmen noch eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind, vor der Einführung von Artikel 32a Absatz 1 CO₂-Gesetz abgabepflichtig waren (Abs. 1 Bst. b). Im Rahmen der Totalrevision des EnG wurde das CO₂-Gesetz geringfügig überarbeitet, der neue Artikel 32c entspricht dem ehemaligen Artikel 31 Absatz 1 Bst. a.

Art. 96a Rückerstattung für Unternehmen mit Verminderungsverpflichtung, die WKK-Anlagen betreiben

Artikel 96a wird für Unternehmen mit einer bestehenden Verminderungsverpflichtung (nonEHS) als Übergangslösung bis 2020 eingeführt. Danach entfällt diese Sonderregelung, da die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb von WKK-Anlagen im nonEHS-Befreiungsregime 2021 bis 2030 eingebunden sein werden.

Absatz 1 definiert die Mindestanforderungen hinsichtlich Grösse der Anlage und der zusätzlichen Stromproduktion. Besteht eine Anlage aus mehreren Aggregaten, so sind diese gesamthaft für die Bestimmung der Feuerungswärmeleistung zu berücksichtigen. Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung grösser 20 MW sind im Emissionshandel (EHS) eingebunden und fallen somit nicht unter Artikel 96a (Bst. a). Da die Anpassung von bestehenden Verminderungsverpflichtungen aufwändig ist, gilt eine Mindestgrenze für die zusätzlich ins Netz eingespeiste Strommenge (Bst. b und c).

NonEHS-Unternehmen nach Artikel 96a erhalten die CO₂-Abgabe auf den fossilen Brennstoffen, die für die Stromproduktion verwendet wurden, rückerstattet. 40 Prozent des rückerstatteten Betrags kann das Unternehmen nur behalten, wenn es diesen in wirksame Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz investiert (Abs. 2). Für die restlichen 60 Prozent der Rückerstattung muss keine Gegenleistung erbracht werden (Abs. 1).

Die Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sind im eigenen Unternehmen oder in Unternehmen oder Anlagen durchzuführen, die aus der WKK-Anlage direkt Strom oder Wärme beziehen. Als Massnahmen im Sinne von Artikel 31a Absatz 2 CO₂-Gesetz gelten auch Investitionen in Gebäude, die über ein Wärmenetz Wärme von der WKK-Anlage beziehen. Der Ausbau des Wärmenetzes gilt nicht als Energieeffizienzmassnahme. Doppelzählungen sind auszuschliessen; die Massnahmenwirkungen darf nicht durch Dritte, wie bspw. Betreiber von Kompensationsprojekten, Kantone oder Gemeinden geltend gemacht werden (Abs. 2 Bst. d). Um Doppelzählungen zu verhindern, ist die Finanzierung von Massnahmen in anderen nonEHS-Unternehmen oder in EHS-Unternehmen ebenfalls ausgeschlossen (Bst. c). Die Investitionen müssen eine Steigerung der Energieeffizienz zur Folge haben; reine Ersatzanschaffungen können bspw. nicht für die Erfüllung der Investitionspflicht angerechnet werden (Bst. b). Da die Verminderungsverpflichtungen bis zum 31. Dezember 2020 dauern, müssen die Massnahmen zu diesem Zeitpunkt umgesetzt sein. Das BAFU kann die Frist um maximal 2 Jahre verlängern (Bst. e). Das Unternehmen muss zusätzlich zum Monitoring nach Artikel 72 Angaben über die umgesetzten und geplanten Investitionen in Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz machen (Bst. f). Das BAFU kann gemäss Artikel 72 Absatz 4 weitere Angaben wie bspw. Gesamtfeuerungswärmeleistung und Herkunftsnachweis verlangen, soweit es diese für das Monitoring benötigt.

Für nonEHS-Unternehmen, die ihre Verminderungsverpflichtung nicht anpassen, gilt die bestehende WKK-Regelung weiter: Bei einer Änderung des Emissions- bzw. Massnahmenziels sind 50 Prozent der Emissionen, die durch gegenüber dem Referenzjahr 2012 zusätzlich ins Netz eingespeisten Strom



bedingt sind, mit Massnahmen im Unternehmen aufzufangen. Die restlichen 50 Prozent können mit ausländischen Emissionsminderungszertifikaten kompensiert werden.

Art. 98a Rückerstattung für Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben

Artikel 98a gilt für Unternehmen, die eine WKK-Anlage betreiben und weder am Emissionshandel teilnehmen noch eine Verminderungsverpflichtung eingegangen sind.

Absatz 1 definiert die Mindestanforderungen. Anlagen mit einer Feuerungswärmeleistung grösser 20 MW sind im Emissionshandel (EHS) eingebunden.

Unternehmen, die eine WKK-Anlage betreiben, erhalten die CO₂-Abgabe auf den fossilen Brennstoffen rückerstattet, die für die Stromproduktion verwendet wurden. 40 Prozent des rückerstatteten Betrags kann das Unternehmen nur behalten, wenn es diesen in wirksame Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz investiert (Abs. 2). Für die restlichen 60 Prozent der Rückerstattung muss keine Gegenleistung erbracht werden (Abs. 1).

Die Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sind im eigenen Unternehmen oder in Unternehmen oder Anlagen durchzuführen, die aus der WKK-Anlage direkt Strom oder Wärme beziehen. Als Massnahmen im Sinne von Artikel 32b Absatz 2 CO₂-Gesetz gelten auch Investitionen in Gebäude, die über ein Wärmenetz Wärme von der WKK-Anlage beziehen. Der Ausbau des Wärmenetzes gilt nicht als Energieeffizienzmassnahme. Doppelzahlungen sind auszuschliessen; die Massnahmenwirkungen darf nicht durch Dritte, wie bspw. Betreiber von Kompensationsprojekten, Kantone oder Gemeinden geltend gemacht werden (Abs. 2 Bst. d). Um Doppelzahlungen zu verhindern, ist die Finanzierung von Massnahmen in nonEHS-Unternehmen oder in EHS-Unternehmen ebenfalls ausgeschlossen (Bst. c). Die Investitionen müssen eine Steigerung der Energieeffizienz zur Folge haben; reine Ersatzanschaffungen können bspw. nicht für die Erfüllung der Investitionspflicht angerechnet werden (Bst. b). Die Massnahmen müssen innerhalb der drei Folgejahre umgesetzt sein. Das BAFU kann die Frist um maximal 2 Jahre verlängern (Bst. e).

Art. 98b Gesuch um Rückerstattung für übrige Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben

Unternehmen, die WKK-Anlagen nach Artikel 98a betreiben, müssen beim BAFU jährlich bis zum 30. Juni des Folgejahres ein Gesuch um Rückerstattung einreichen. Die Rückerstattung erfolgt über 12 Monate. Die bei der Produktion von Strom entstehenden CO₂-Emissionen berechnen sich durch die im Herkunftsnachweis ausgewiesene jährliche Stromproduktion in MWh und dem Emissionsfaktor des eingesetzten Energieträgers in Tonnen CO₂ pro MWh (Abs. 1 Bst. a).

Absatz 1 legt die weiteren Angaben, die das Rückerstattungsgesuch in jedem Fall enthalten muss, fest. Dies sind der Herkunftsnachweis nach Artikel 9 Absatz 1 EnG (Bst. b), die Feuerwärmeleistung (Bst. c), der Monitoringbericht (Bst. d), die Angaben zur Entwicklung der CO₂-Emissionen aus der Stromproduktion (Bst. e), die Bestätigung des Standortkantons, dass die Luftreinhalteverordnung eingehalten ist (Bst. f), eine Beschreibung der geplanten Massnahmen zur Energieeffizienz (Bst. g). Ab einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von 20 MW besteht die Pflicht zur Teilnahme am EHS nach Artikel 16 CO₂-Gesetz. Ein Herauslösen von WKK-Anlagen aus einem EHS-Unternehmen ist nicht möglich. Weiter werden für die Rückerstattung Angaben über die für die Stromproduktion verbrauchten fossilen Brennstoffe in Form einer Warenbuchhaltung zu den Lagerbeständen benötigt (Bst. h), damit der für die betreffende Periode verwendete Abgabesatz (Bst. j) verifiziert werden kann. Dies gilt insbesondere für flüssige Brennstoffe oder lokal gespeichertes Erdgas. Weiter sind die Rechnungen der gekauften Brennstoffe inklusive CO₂-Abgabe einzureichen (Bst. i). Das BAFU macht Vorgaben bezüglich der Form des Gesuchs (Abs. 2).

Das BAFU leitet nach erfolgter Prüfung der in Absatz 2 Buchstaben a bis g erwähnten Angaben das Rückerstattungsgesuch an die EZV weiter, welche die Rückerstattung vornimmt (Abs. 3). Der gemäss



Abs. 1 Bst. d einzureichende Monitoringbericht muss ebenfalls 12 Monate umfassen. Durch die Beschreibung der umgesetzten und geplanten Massnahmen und getätigten Investitionen erkennt das BAFU frühzeitig, ob die Unternehmen die Vorgaben einhalten. Für diesen Bericht macht das BAFU Vorgaben, an die sich die Unternehmen halten müssen.

Art. 98c Periodizität der Rückerstattung für Unternehmen, die WKK-Anlagen betreiben und weder am EHS teilnehmen noch einer Verminderungsverpflichtung unterliegen

Das Rückerstattungs-gesuch umfasst 12 Monate (Abs. 1) und muss für die verbrauchten Brennstoffe des Vorjahres, bzw. des im Vorjahr abgelaufenen Geschäftsjahres, bis spätestens am 30. Juni beim BAFU eingereicht werden. Das BAFU leitet das Gesuch gemäss Artikel 98b Absatz 3 nach erfolgter Prüfung an die EZV weiter (Abs. 2).

Wird die Frist nicht eingehalten, ist der Anspruch auf Rückerstattung verwirkt (Abs. 3).

Kommt ein Unternehmen seiner Investitionspflicht nicht fristgerecht nach, verfügt das BAFU die Rückzahlung von 40 Prozent der Rückerstattungssumme (Art. 76).

9. Kapitel: Verwendung der Erträge aus der CO₂-Abgabe

1. Abschnitt: Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen bei Gebäuden

Art. 104 Globalbeitragsberechtigung

In Absatz 1 wird festgehalten, dass der Bund den Kantonen Globalbeiträge nach Artikel 34 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes für die Förderung von Massnahmen zur langfristigen Verminderung der CO₂-Emissionen einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr bei Gebäuden gewährt, wenn (a) die Anforderungen nach den Artikeln 55 bis 60 der EnV eingehalten sind, (b) mit den Massnahmen wirksam CO₂-Emissionen einschliesslich Senkung des Stromverbrauchs im Winterhalbjahr vermindert und (c) die Massnahmen kantonsübergreifend harmonisiert umgesetzt werden. Der Verweis in Buchstabe a auf die Bestimmungen der EnV stellt klar, dass die vom Kanton bereitzustellenden Mittel (eigener kantonaler Kredit) auf das betreffende Programm bezogen sein müssen, welches mit den Globalbeiträgen des Bundes gefördert werden soll. Dies bedeutet, dass der Kanton zumindest einen Kredit für ein Programm nach Artikel 34 Absatz 3 Buchstabe a des CO₂-Gesetzes bereitstellen muss (direkte Massnahmen). Gleichzeitig muss der vom Kanton gegenüber dem Bund deklarierte bewilligte jährliche Kredit gemäss Artikel 34 Absatz 3 Buchstabe b des CO₂-Gesetzes mindestens zu 80 Prozent für Massnahmen zur Energie- und Abwärmenutzung nach Artikel 50 des EnG eingesetzt werden, damit die 80 Prozent-Regelung nach Artikel 106 eingehalten werden kann. Das Erfordernis der Bereitstellung eines finanziellen Kredits (vgl. Art. 55 Abs. 2 Bst. b EnV) besteht nur für den Erhalt eines Ergänzungsbeitrages. Den Sockelbetrag erhält der Kanton unabhängig davon, ob er einen kantonalen Kredit bereitgestellt hat. Die Buchstaben b und c entsprechen dem Inhalt des bisherigen Artikels 104 Absatz 2 Buchstabe a und b. Massnahmen sind insbesondere wirksam, wenn sie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, möglichst keine Mitnahmeeffekte aufweisen und ein grosses Anwendungspotenzial haben. Damit die Massnahmen schliesslich harmonisiert umgesetzt werden können, muss sich jeder Kanton mindestens zur Umsetzung einer der drei Varianten des Basisförderprogramms (Gebäudesanierung mit Einzelmassnahmen, Gebäudesanierung in umfangreichen Etappen, umfassende Gebäudesanierung ohne Etappierung) aus dem Harmonisierten Fördermodell der Kantone (HFM 2015) verpflichten. Neben dem Basisförderprogramm steht es dem Kanton frei, dem Verwendungszweck der Globalbeiträge entsprechende zusätzliche Massnahmen aus dem HFM 2015 zu fördern. Die im HFM 2015 enthaltenen Förderbeitragsbedingungen, Förderbeitragsunter- sowie -obergrenzen (max. 50 Prozent der Gesamtinvestitionen) sind in jedem Fall einzuhalten.



Absatz 2 hält sodann explizit fest, dass insbesondere Massnahmen, die (a) in Unternehmen umgesetzt werden, die einer Verminderungsverpflichtung nach dem CO₂-Gesetz unterliegen oder am Emissionshandel (EHS) teilnehmen und (b) die im Rahmen von Vereinbarungen mit dem Bund nach Artikel 4 Absatz 3 des CO₂-Gesetzes zur Erreichung des gesetzlichen Reduktionsziels umgesetzt werden, ohne dass damit eine zusätzliche Emissionsverminderung erzielt wird, sowie (c) Massnahmen, die bereits anderweitig durch den Bund (z.B. Wettbewerbliche Ausschreibungen, EnergieSchweiz usw.) oder einer privaten Organisation im Klimabereich (z.B. Klimarappen, KliK usw.) unterstützt werden, ohne dass damit eine zusätzliche Emissionsverminderung erzielt wird, nicht globalbeitragsberechtigt sind. Damit soll eine klare Abgrenzung der verschiedenen Instrumente des Energie- und CO₂-Gesetzes erreicht und Doppelzählungen resp. eine doppelte Anrechnung von Wirkungen ausgeschlossen werden.

Art. 105 Verfahren

Da die Grundlagen für die Globalbeiträge neu im EnG und damit auch in der EnV geregelt werden, verweist der neue Artikel 105 für das Verfahren auf die Artikel 63, 64 und 67 der EnV, wobei (a) der Kanton im Gesuch um Globalbeiträge zusätzlich zu den Voraussetzungen in Artikel 63 Absatz 1 der EnV erklären muss, ein Programm mit Massnahmen nach Artikel 104 durchzuführen und (b) das BFE das Gesuch in Ergänzung der Bestimmung des Artikels 64 der EnV zur Kenntnisnahme an das BAFU weiterleitet. Die Buchstaben a und b entsprechen dem Inhalt des bisherigen Artikels 105 Absätze 2 und 3 der CO₂-Verordnung.

Art. 106 Einsatz der Mittel

Der neue Artikel 106 sieht vor, dass der Kanton mindestens 80 Prozent der Mittel, die sich aus den Globalbeiträgen des Bundes und den vom Kanton für das betreffende Programm selbst bereitgestellten und für die Berechnung der Ergänzungsbeiträge (vgl. Art. 34 Abs. 3 Bst. b CO₂-Gesetz) massgebenden Krediten ergeben, für Massnahmen zur Energie- und Abwärmenutzung nach Artikel 50 des EnG einsetzen muss. Damit soll sichergestellt werden, dass primär Massnahmen gefördert werden, die eine nachweisbare Wirkung (Art. 104 Abs. 1 Bst. b) haben. Massnahmen zu Information und Beratung (Art. 47 EnG) sowie Aus- und Weiterbildung (Art. 48 EnG) sind wichtige Eckpfeiler, können jedoch nicht resp. nur sehr aufwändig mit einem Wirkungsmodell hinterlegt werden.

Art. 107 Auszahlung

Der bisherige Artikel 108 wird materiell unverändert aus der geltenden CO₂-Verordnung in Artikel 107 übernommen. Die Auszahlung der Globalbeiträge soll in der Regel einmalig jeweils Mitte Jahr erfolgen. Sie können, wenn es finanztechnisch für die Kantone von Vorteil ist, auf Antrag der Kantone auch in Tranchen ausbezahlt werden.

Art. 108 Vollzugskosten

Absatz 1 übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 109 Absatz 1 bis auf kleine redaktionelle Anpassungen bedingt durch Artikel 34 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes bzw. die Ausrichtung des gesamten teilzweckgebunden Ertrags in Form von Globalbeiträgen an die kantonalen Programme, materiell unverändert.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen Artikel 109 Absatz 2 und wird materiell unverändert aus der geltenden CO₂-Verordnung übernommen.



Art. 109 Kommunikation

Der neue Artikel 109 sieht in Absatz 1 vor, dass das BFE für die gesamtschweizerische Kommunikation des Programms zur Verminderung von CO₂-Emissionen bei Gebäuden zuständig sein soll. Zudem soll es Grundsätze festlegen können, die eine kantonsübergreifend einheitliche Kommunikation gewährleisten. Damit soll sichergestellt werden, dass eine zentrale Plattform für das Gebäudeprogramm betrieben und zur Verfügung gestellt wird sowie einen einheitlichen Zugang für alle Interessierten gewährleistet ist.

In Absatz 2 wird sodann vorgesehen, dass der Kanton seine Förderprogramme bekannt machen und angemessen darauf hinweisen soll, dass ein Teil der Fördermittel aus den Erträgen der CO₂-Abgabe stammt. Damit sollen die Kantone verpflichtet werden, die Bevölkerung und Unternehmen zu sensibilisieren und aufzuzeigen, woher die finanziellen Mittel für dieses Förderinstrument stammen (Schaffung von Transparenz).

Art. 110 Berichterstattung

Da die Grundlagen für die Globalbeiträge neu im EnG und damit auch in der EnV geregelt werden, verweist der neue Artikel 110 Absatz 1 für die Berichterstattung auf den Artikel 59 der EnV. Nach Absatz 2 muss der Bericht zusätzlich zu den Angaben in Artikel 59 Absatz 3 der EnV pro gefördertes Projekt und aufgeteilt nach den einzelnen Massnahmen angemessen Auskunft geben über die mit dem Förderprogramm erwarteten und erzielten Emissionsvermindierungen. Absatz 3 hält sodann fest, dass das BFE den Bericht zur Kenntnisnahme an das BAFU weiterleitet. Die Absätze 2 und 3 entsprechen dem Inhalt des bisherigen Artikels 110 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 der CO₂-Verordnung.

Art. 111 Kontrolle

Da die Grundlagen für die Globalbeiträge neu im EnG und damit auch in der EnV geregelt werden, verweist der neue Artikel 111 für die Kontrolle der korrekten Verwendung der Globalbeiträge auf den Artikel 60 der EnV.

Art. 111a

Gestützt auf den in der Energiestrategie 2050 vorgesehenen Mechanismus zwischen der Energie- und CO₂-Gesetzgebung (vgl. Art. 52 Abs. 5 EnG und Art. 34 Abs. 4 CO₂-Gesetz) ist der heutige Artikel 111a (Verwendung der rückerstatteten finanziellen Mittel) CO₂-Verordnung nicht mehr erforderlich und wird deshalb im Rahmen der Änderungen des 9. Kapitels der CO₂-Verordnung aufgehoben.

1a. Abschnitt: Unterstützung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung

Art. 112 Beitragsberechtigung

Mit Mitteln aus der CO₂-Abgabe können Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie dann unterstützt werden, wenn sie die Anforderungen von Anhang 12 erfüllen (Abs. 1).

Unterstützt werden sämtliche Schritte der direkten Nutzung, von der Prospektion, sprich den ersten Untersuchungen zur Findung eines Geothermie-Reservoirs, bis hin zu dessen Erschliessung (inklusive eines allfälligen Schliessens des Wasserkreislaufes durch die Rückführung des entnommenen Wassers in den Untergrund; dies ist je nach Kanton vorgeschrieben oder nicht).

Absatz 2 sieht analog zu den Förderbestimmungen im EnG vor, dass der Beitrag maximal 60 Prozent der anrechenbaren Kosten beträgt. Letztere werden in Anhang 12 festgelegt.



Art. 113 Gesuch

Zuständig für die Beurteilung von Gesuchen auf einen Beitrag für ein Projekt zur direkten Nutzung der Geothermie ist nach Absatz 1 das BFE.

Gemäss Absatz 2 muss ein Gesuch den Anforderungen nach Anhang 12 Ziffer 3.1 entsprechen. Weiter muss es den Nachweis enthalten, dass die Gesuche der für das Projekt notwendigen Bewilligungen und Konzessionen bei den zuständigen Behörden vollständig eingereicht wurden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Gesuchsprüfung durch das BFE und die weiteren für das Projekt durchzuführenden Bewilligungs- und Konzessionsverfahren zeitgleich stattfinden können. Schliesslich muss zum Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs die Finanzierung des Projekts gesichert sein. Die Finanzierung gilt dann als gesichert, wenn vorbehältlich der ersuchten Unterstützung die für die Durchführung des Projekts notwendigen Finanzmittel vorliegen oder verbindlich sichergestellt sind. Dadurch werden einerseits unnötige umfangreiche Abklärungen sowohl auf Seiten des Antragstellers als auch des BFE vermieden und andererseits wird sichergestellt, dass die öffentlichen Mittel erst dann gebunden werden, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit der Ausführung des Projekts besteht. Das für die Beurteilung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie notwendige Wissen ist sehr spezifisch. Zudem gibt es nur wenig Erfahrung in diesem Bereich. Aus diesem Grund zieht das BFE nach Absatz 1 ein Expertengremium aus unabhängigen Fachleuten bei, das das Gesuch bzw. das Projekt prüft und dem BFE eine Empfehlung abgibt. Zudem kann der Standortkanton eine Vertreterin oder einen Vertreter in das Expertengremium entsenden, um ein koordiniertes Vorgehen zwischen den parallel laufenden kantonalen Verfahren betreffend die notwendigen Bewilligungen und Konzessionen und dem Prüfverfahren zur Unterstützung des Projekts auf Bundesebene zu gewährleisten. Geht es um die Beurteilung des Projekts, so hat die Kantonsvertreterin oder der Kantonsvertreter aufgrund der vorhandenen Interessenkonflikte (Kanton als Konzessionsgeber, Bewilligungsbehörde und Aufsichtsbehörde sowie gelegentlich auch direkter oder indirekter Projektpartner) keine Stimme. Dies gilt insbesondere für die Erarbeitung der Empfehlung zuhanden des BFE (Abs. 3 und 4). Die jeweils zu erbringenden Leistungen und Gegenleistungen im Rahmen der Beitragsgewährung sind auf Grund der Komplexität, der fallspezifischen Inhalte und der mehrjährigen Bindung zwischen Antragsteller und dem Bund vertraglich zu regeln (Abs. 5).

Art. 113a Reihenfolge der Berücksichtigung

Werden mehr Förderanträge gestellt als Mittel zur Verfügung stehen und liegen keine Umstände oder Hinweise vor, dass ein beantragtes Projekt die Voraussetzung offensichtlich nicht erfüllt, wird es in die Warteliste aufgenommen (Abs. 1).

Stehen wieder Mittel zur Verfügung, werden die Gesuche vorab bearbeitet, die am weitesten fortgeschritten sind. So wird ein Anreiz geschaffen, Projekte auch dann voranzutreiben, wenn gerade keine Gelder zur Verfügung stehen. Sind zwei Projekte gleichauf, wird zuerst jenes berücksichtigt, welches das Gesuch auf eine Garantie oder einen Betrag früher eingereicht hat.

Art. 113b Rückforderung

Für die allfällige Rückforderung von Beiträgen gilt grundsätzlich das Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz; SuG [SR 616.1]). Beiträge sollen zusätzlich auch dann zurückgefordert werden können, wenn das Projekt erfolgreich war und damit übermässige Gewinne erwirtschaftet werden, welche die Subventionierung im Nachhinein als unnötig erscheinen lassen (Abs. 1).

Mündet ein Projekt nicht in der angestrebten direkten Nutzung der Geothermie, kann es trotzdem sinnvoll bzw. wünschenswert sein, wenn die Bohrungen und die Anlage anderweitig genutzt werden. Da eine anderweitige Nutzung gemäss Artikel 29 SuG die Rückerstattungspflicht auslösen würde, wird eine solche in Absatz 2 auf den Fall, in dem mit der anderweitigen Nutzung ein Gewinn erzielt wird,



eingeschränkt: Nur in diesem Fall kann das BFE die anteilmässige oder vollständige Rückzahlung verfügen. So können gemachte Bohrungen auch ohne wirtschaftlichen Zweck – bspw. im Rahmen von Forschungsobjekten – genutzt werden, ohne dass die ausbezahlten Gelder rückerstattet werden müssen.

Damit eine allfällige Rückforderung geprüft werden kann, ist das BFE über geplante Umnutzungen oder Veräusserungen vorab zu informieren (Abs. 3).

3. Abschnitt: Verteilung an die Bevölkerung und 4. Abschnitt: Verteilung an die Wirtschaft

Art. 119, 120, 124 und 125

Bei der Rückverteilung der Abgabeerträge an die Bevölkerung und an die Wirtschaft wird neu die Verteilung der nicht ausgeschöpften Mittel gemäss Artikel 34 Absatz 4 des CO₂-Gesetzes berücksichtigt. Um grössere Verwerfungen im Bundeshaushalt zu vermeiden, sollen die nicht ausgeschöpften Mittel mittels Kreditverschiebung gemäss Artikel 20 Absatz 5 der Finanzhaushaltsverordnung (FHV; SR 611.01) jeweils im gleichen Jahr an die Wirtschaft rückverteilt werden (Art. 124 und 125). Da allerdings erst Mitte des Jahres die Höhe der nicht ausgeschöpften Mittel bekannt ist, verschiebt sich der Zeitpunkt der Verteilung durch die Ausgleichskassen von Ende Juni auf Ende September (Art. 125 Abs. 2). Der Anteil der Bevölkerung an den nicht ausgeschöpften Mitteln wird jeweils bei der Ertragsverteilung im übernächsten Jahr ausgeglichen (Art. 119 und 120).

11. Kapitel: Vollzug

Art. 130 Abs. 2 und Abs. 4^{bis} Vollzugsbehörden

Absatz 2 wird um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert. Absatz 4^{bis} erfährt eine kleine redaktionelle Anpassung bedingt durch die Änderung von Artikel 34 Absatz 1 des CO₂-Gesetzes. Zudem wird der Satzteil «im Einvernehmen mit dem BAFU» gestrichen, da gemäss dem Bericht *Gebäudeprogramm von Bund und Kantonen, Evaluation der Programmorganisation* der Eidgenössischen Finanzkontrolle vom März 2013 für den Vollzug resp. die Umsetzung des gesamten Gebäudeprogramms das BFE zuständig sein soll.⁸ Die Federführung für die strategischen Aufgaben im Rahmen des CO₂-Gesetzes für den Gebäudesektor (u.a. Rechtsgrundlagen, Zielvorgaben) liegt grundsätzlich weiterhin beim BAFU (siehe S. 55, Empfehlung 1). Weiter wird in diesem Absatz neu auch festgehalten, dass das BFE die Bestimmungen über die Beiträge für die direkte Nutzung der Geothermie (Art. 113a–113d) vollzieht.

Art. 132 erster Satz Aufwandsentschädigung

Die Entschädigung für den Vollzugaufwand beträgt aufgrund der Erhöhung des Abgabesatzes von 84 auf 96 Franken pro Tonne CO₂ auf den 1. Januar 2018 (vgl. Anhang 11) neu 1,4 Prozent der Einnahmen aus der CO₂-Abgabe. Die Aufwandsentschädigung umfasst neu ebenfalls die Sachmittel im Umfang von maximal 0,5 Millionen Franken zur Unterstützung von Projekten zur direkten Nutzung der Geothermie für die Wärmebereitstellung.

Art. 134 Abs. 1 Bst. a Datenbearbeitung

Absatz 1 Buchstabe a übernimmt und präzisiert geltendes Recht.

⁸ vgl. [http://www.sfao.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20\(42\)/12472BE.pdf](http://www.sfao.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20(42)/12472BE.pdf)



Art. 135 Bst. c und c^{bis} Anpassung der Anhänge

Buchstabe c wird um die Fahrzeugkategorie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erweitert und der Verweis auf den Anhang wird angepasst.

Der neue Buchstabe c^{bis} regelt die jährliche Anpassung des Anhangs 5.

12. Kapitel: Schlussbestimmungen

2b. Abschnitt: Übergangsbestimmungen

Art. 146d

In Übereinstimmung mit Artikel 10 Absatz 2 des CO₂-Gesetzes, der für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper keine verbindlichen Zielwerte vor 2020 enthält, sind für diese Fahrzeugkategorie sämtliche Bestimmungen des 3. Kapitels der CO₂-Verordnung erst ab dem Jahr 2020 anwendbar.

Art. 146e

Art. 146e ermöglicht, dass mit der ersten Einlage des Ertrags aus der CO₂-Sanktion in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr-Fonds (NAF) gemäss Artikel 37 auch die aus den Referenzjahren 2015 und 2016 vorhandenen Mittel des zweckgebundenen Fonds „CO₂-Sanktion Personenwagen“ in den NAF übertragen werden können. Gemäss der bisherigen Regelung würden diese Mittel Ende Dezember 2017 dem Infrastrukturfonds zugewiesen werden, welcher am 1. Januar 2018 durch den NAF ersetzt wird.

Ziff. III

Mit der Inkraftsetzung der Artikel 37 und 146e bereits per 1. Dezember 2017 soll vermieden werden, dass Ende 2017 noch einmal eine Einlage in den Infrastrukturfonds auf der Basis des nicht-repräsentativen Endjahresstands 2015 vorgenommen werden muss.

7. Erläuterungen der Anhänge

Anhang 3: Emissionsverminderungen im Inland, für die keine Bescheinigungen ausgestellt werden

Mit der am 1. August 2016 in Kraft getretenen Änderung des Mineralölsteuergesetzes (MinöStG; SR 641.61) werden die in Artikel 12b MinöStG geregelten Treibstoffe neu nicht mehr als Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen sondern als biogene Treibstoffe bezeichnet. Entsprechend wird diese Bezeichnung auch in Anhang 3 Buchstabe d der CO₂-Verordnung angepasst.

Anhang 4: Berechnung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen ohne Angaben nach Artikel 24 oder 25 Absatz 1

Der Verweis auf Artikel 7 VTS beim für die Berechnung der CO₂-Emissionen massgebenden Leergewicht befindet sich neu in Artikel 25 Absatz 2. Für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper gelten die Formeln aufgrund der gleichartigen technischen Beschaffenheit und der identischen Messverfahren gleichermassen.



Anhang 4a: Berechnung der individuellen Zielvorgabe

Der neue Anhang 4a übernimmt den Inhalt des bisherigen Anhangs 5 und ergänzt gewisse Elemente. In Ziffer 1 werden neu die Berechnungsformeln für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper eingefügt. Ausserdem werden Änderungen von Parameterwerten wie Zielwert und Steigungskoeffizient per 2020 entsprechend den EU-Regelungen festgelegt.

In Ziffer 2 wird der durchschnittliche Leergewichtswert (Referenzleergewicht) für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe gemäss Ziffer 1 festgelegt. Aufgrund der Geltung der Regelung für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper ab 2020 wird das Referenzleergewicht für diese Fahrzeugkategorie erstmals nach dem Jahr 2018 berechnet und im Anhang 4a verankert.

Eine grundsätzliche Änderung betrifft die Festlegung des Referenzleergewichts, das einen Kalibrierungsparameter für die Gewichtskorrektur bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe darstellt. Bei Personenwagen wurde das Referenzleergewicht bisher aus den Leergewichtseinträgen gemäss dem Prüfungsbericht 13.20 A bestimmt. Das so ermittelte Referenzleergewicht kann vom Durchschnittsgewicht gemäss den Datenquellen nach den Artikeln 24 und 25 abweichen. Zur Vermeidung einer systematischen Differenz wird künftig das Referenzleergewicht M_{t-2} aus den im jeweiligen Referenzjahr nach den Artikeln 24 und 25 erfassten Daten bestimmt. Bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern werden zur Berechnung der Durchschnittswerte in den Jahren 2018 und 2019 die maximalen Typengenehmigungswerte verwendet. Im Anschluss gelten ebenfalls die im Vollzug erfassten Werte. Die Umstellung auf einheitliche Gewichtsdefinitionen wird spätestens ab dem Jahr 2020 mit der flächendeckenden Verwendung COC-basierter Daten unumgänglich.

Anhang 5: Sanktion bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe

Anhang 5 hält die jährlich gemäss Artikel 29 festzulegenden Beträge pro Gramm Zielwertüberschreitung nach Artikel 13 Absatz 1 und 2 des CO₂-Gesetzes für die Referenzjahre 2017 und 2018 fest.

Die Berechnung der Sanktion erfolgt stufenweise. Bei einer Überschreitung der individuellen Zielvorgabe von beispielsweise 4,7 Gramm berechnet sich die Sanktion pro Fahrzeug für das Referenzjahr 2018 wie folgt:

5.50 Franken + 16.50 Franken + 27.50 Franken + 1,7 mal 103.50 Franken = 225.45 Franken pro Fahrzeug.

Anhang 7: Tätigkeiten, die zur Teilnahme am EHS oder zur Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung berechtigen

Ziffer 18

Die zur Teilnahme am EHS oder zur Abgabebefreiung mit Verminderungsverpflichtung berechtigenden Tätigkeiten umfassen neu auch den Betrieb von dampfbetriebenen Lokomotiven.

Anhang 11: Tarif der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen: 96 Franken pro Tonne CO₂

Der Abgabesatz beträgt ab dem 1. Januar 2018 neu 96 Franken pro Tonne CO₂, da die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen im Jahr 2016 das Zwischenziel gemäss CO₂-Verordnung von 73 Prozent relativ zum Basisjahr 1990 überstiegen (Art. 94 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1).



Zudem werden die Tarife für den fossilen Anteil von sogenanntem Bioheizöl (Zolltarifnummer 2710.2090) und Biodiesel als Brennstoff (Zolltarifnummer 3826.0090) dem Tarif für fossiles Heizöl ext-raleicht von 254.40 Franken je 1000 Liter angeglichen. Ohne diese Anpassung würde schon die Beimischung von Kleinstmengen von biogenen Brennstoffen dazu führen, dass für den fossilen Anteil ein geringerer Abgabesatz geltend gemacht werden kann.

Zu beachten ist, dass insbesondere die Erhöhung der CO₂-Abgabe und die als Folge notwendigen Änderungen der CO₂-Verordnung nicht in Zusammenhang mit dem neuen Energiegesetz bzw. der in diesem Rahmen erfolgten Änderung des CO₂-Gesetzes stehen.

Anhang 12: Direkte Nutzung der Geothermie

Ziffer 1 Prospektion und Erschliessung

Bei der Unterstützung der direkten Geothermie wird, wie in der Ressourcenindustrie üblich, unterschieden zwischen der Prospektion einerseits sowie der Erschliessung andererseits. Im Rahmen der Prospektion wird eine vermutete Geothermie-Ressource grossflächig durch erdwissenschaftliche Methoden indirekt charakterisiert, um die Erfolgswahrscheinlichkeit einer späteren Fündigkeit zu erhöhen (Ziff. 1.1). In einem zweiten Schritt erfolgt die Erschliessung, welche die Exploration (Nachweis der Ressource mittels einer Explorationsbohrung), das Fördern des Heisswassers sowie das allfällige Rückführen – je nach kantonalen und kommunalen Vorschriften – des Wassers in den Untergrund umfasst (Ziff. 1.2).

Sind Prospektionsarbeiten abgeschlossen, können danach Beiträge für die Erschliessung geleistet werden. Erschliessungsarbeiten umfassen Explorationsarbeiten und die Arbeiten im Untergrund, um das Geothermie-Reservoir nutzen zu können. Explorationsarbeiten haben das Ziel, den Nachweis einer vermuteten Ressource und deren Ertragspotenzial zu liefern. Für die Nutzung des Geothermie-Reservoirs kann das Niederbringen einer zweiten Bohrung notwendig sein, deren Aufgabe es ist, das geförderte Thermalwasser nach Energieentzug wieder dem Reservoir zuzuführen. Letztere Arbeiten zur Schliessung des hydrologischen Zyklus beruht im Allgemeinen auf gesetzlichen Auflagen oder auf dem Bestreben einer haushälterischen Nutzung der Geothermie-Reservoirs.

Ziffer 2 Anrechenbare Investitionskosten

Auch bei den anrechenbaren Investitionskosten wird zwischen solchen für die Prospektion (Ziff. 2.1) und solchen für die Erschliessung (Ziff. 2.2) unterschieden. Gemäss dem Einleitungssatz sind die aufgezählten Investitionskosten nur insoweit anrechenbar, als dass sie tatsächlich entstanden und für die jeweilige Zweckerreichung der Massnahmen unmittelbar notwendig sind. Diese Massnahmen müssen weiter wirtschaftlich und zweckmässig ausgeführt werden; überdimensionierte oder anderweitig in Qualität oder Umfang unnötige Massnahmen ("Goldstandard") sind nicht angemessen und deren Kosten daher nicht anrechenbar.

Ziffern 3 und 4 Verfahren

Aufgrund der oben erwähnten Aufteilung der Erkundung in die Prospektion und die Erschliessung sind auch zwei entsprechende Beiträge mit je einem separaten Verfahren vorgesehen.

Das Gesuch auf Unterstützung der Erschliessung kann nur eingereicht werden, wenn vorgängig namentlich eine Prospektion durchgeführt wurde (Ziff. 4.1).

Im Übrigen kann für das Gesuch, das Expertengremium, den Vertrag sowie die Projektführung und den Projektabschluss sinngemäss auf die Ausführungen zu den Anhängen 1 und 2 der EnV verwiesen werden⁹.

⁹ vgl. dazu die Erläuterungen vom November 2017 zur Totalrevision der EnV.



Ziffer 5 Geodaten

Wenn Private erdwissenschaftliche Erkundungen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko durchführen, so stehen diesen auch die Rechte an den gewonnenen geologischen Daten und Informationen zu; vorbehalten bleiben Regelungen der kantonalen Gesetzgebung über die Nutzung des Untergrunds, welche eine Verpflichtung zur Datenlieferung an den Kanton beinhalten. Wenn der Bund die Prospektion und Erschliessung mitfinanziert, so soll er damit auch die Rechte zur Nutzung der gewonnenen geologischen Informationen für die Zwecke der Landesgeologie erhalten. Daneben soll auch der Standortkanton die Geodaten unentgeltlich erhalten.

Nach dem Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Konvention; SR 0.814.07) bzw. gemäss Artikel 7 Absatz 8 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (SR 814.01; USG) handelt es sich bei Prospektions-Daten im Bereich der Geothermie um Umweltinformation, welche grundsätzlich dem Öffentlichkeitsprinzip untersteht (vgl. Art. 10g Abs. 1 und 2 USG). Sobald der Bund im Besitz solcher Daten ist, müssen diese grundsätzlich auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Sekundäre Geodaten, also solche, welche durch Interpretation von primären geologischen Daten gewonnen werden, stellen regelmässig eine geistige Leistung dar; an ihnen bestehen Urheberrechte und sie dürfen auch unter dem Öffentlichkeitsprinzip nicht ohne weiteres veröffentlicht werden (Art. 10g Abs. 2 USG i.V.m. Art. 6 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 2004 über das Öffentlichkeitsprinzip der Verwaltung [SR 152.3; BGÖ]). Deshalb soll das Bundesamt für Landestopographie swisstopo zwar sämtliche zur Verfügung gestellten Daten intern nutzen, aber der Öffentlichkeit nur primäre und prozessierte primäre Daten zur Verfügung stellen dürfen.

Private, die geothermische Erkundungen durchführen, sollen das Privileg haben, die gewonnenen Informationen während kurzer Zeit für die Einreichung eines Gesuchs für eine Nutzungs-Bewilligung bzw. Nutzungs-Konzession exklusiv nutzen zu können. Während dieser Zeit sind die Daten als geschützt zu betrachten und deshalb der Öffentlichkeit nicht zugänglich zu machen (Art. 10g Abs. 2 USG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. g BGÖ). Deshalb sollen die swisstopo zur Verfügung gestellten Daten erst nach Ablauf von 24 Monaten seit Abschluss der Prospektion und nach Ablauf von 12 Monaten seit Abschluss der Erschliessung veröffentlicht werden. Die unterschiedlichen Fristen gründen auf dem zeitlichen Mehraufwand nach erfolgter Prospektion, eine Erschliessungskampagne zu planen, die notwendigen behördlichen Bewilligungen zu erhalten und die Finanzierung zu sichern.