Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

Dezember 2025

Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen – Richtlinie für Grossimporteure von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Zweck 2
2. Geltungsbereich und Ausnahmen der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge 2
3. Anerkannte und massgebende Prüfverfahren 4
3.1 CO_2-Emissionen 4
3.2 Leergewicht 4
4 Massgebende Datenquellen 4
4.1 Rangfolge der Datenquellen 5
4.2 Ausnahmen von der Rangfolge 8
4.3 CO_2-Vollzugsprozess für Grossimporteure je nach Datenquelle 8
5. Massgebende Fahrzeugdaten und Berechnungsresultate 9
5.1 Selektion und Aufbereitung der Vollzugsdaten 9
5.2 Fahrzeugliste 10
5.3 Mitwirkung bei der Bereinigung der Fahrzeugliste durch den Importeur 10
5.4 Berechnungsresultate 11
6. Berechnungsmethode und Importeurstatus im Folgejahr 12
6.1 Berechnungsmethode Referenzjahr 12
6.2 Importeurstatus im Folgejahr 12
7. Einreichung von CoC-Daten 12
7.1 Angaben bei Einreichung von CoC-Daten 13
7.2 Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF 13
7.3 Ökoinnovationen 13
7.4 Vorgehen zur Einreichung von CoC-Daten 13
7.5 Muster für die Einreichung von CoC-Daten 14
7.6 Kontrolle der eingereichten CoC-Daten 14
8. Verminderung der CO_2-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe 14
9. Angaben bei Einreichung von Daten für modifizierte Fahrzeuge 16
10. Übernahme von Fahrzeugen 17
11. Rechtsumgehungen 17
11.1 Zulassung von Fahrzeugen in nutzungsfremden Fahrzeugarten 17
11.2 Kurzzulassungen von Elektrofahrzeugen 18
11.3 Vorgehen mit rechtsmissbräuchlich zugelassenen Fahrzeugen 18
12. Kontakte und Ansprechperson 18

Bundesamt für Energie BFE
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, Fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

BFE-A-DC883401/2

1. Ziel und Zweck

In dieser Richtlinie werden die zentralen Prozesse im Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften gemäss Art. 10 ff. des CO_2-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) und Art. 17 ff. der CO_2-Verordnung vom 30. November 2012 (SR 641.711) für Grossimporteure von Personenwagen (PW) und Lieferwagen und leichten Sattelschlepper (LNF) abgebildet. Weiter präzisiert sie die Quellen der Daten für die Berechnung der Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte gemäss Art. 24 der CO_2-Verordnung und informiert über weitere relevante Themen des CO_2-Vollzugs.

Diese Richtlinie bietet eine Hilfestellung bei der Auslegung einer Rechtsnorm. Sie geht über eine unverbindliche Empfehlung hinaus, beansprucht aber nicht denselben Grad an Verbindlichkeit wie die CO_2-Verordnung. Die vorliegende Richtlinie widerspiegelt die Sicht des Bundesamts für Energie (BFE). Begründete Abweichungen von der Richtlinie sind nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sie sind aber an den Nachweis gebunden, dass den rechtlichen Bestimmungen, auf welche sich die Richtlinie bezieht, in gleicher Weise nachgekommen wird. Die Richtlinie wird bei Bedarf oder bei Veränderung der Gesetzgebung entsprechend angepasst.

Der CO_2-Vollzug erfolgt für PW und LNF getrennt voneinander. Ein beim LNF-Vollzug registrierter Grossimporteur, ist somit nicht automatisch auch Grossimporteure im Vollzug der PW, und umgekehrt.

2. Geltungsbereich und Ausnahmen der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge

Dem Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge unterstellt sind Personenwagen der Fahrzeugart 1[1], Lieferwagen und leichte Sattelschlepper der Fahrzeugart 30[1] und 38[1], sowie schwere Fahrzeuge der Fahrzeugart 35, die erstmals in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden (sog. Neufahrzeuge). Diese Richtlinie gilt ausschliesslich für die leichten Fahrzeuge (PW & LNF).

War ein Fahrzeug vor der Erstzulassung in der Schweiz bereits im Ausland zugelassen, so fällt es grundsätzlich dann unter den Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften, wenn zwischen der Zollanmeldung in der Schweiz und der Zulassung im Ausland höchstens zwölf Monate liegen. Fahrzeuge, deren Zollanmeldung sechs Monate oder weniger nach der ersten Zulassung im Ausland erfolgt, sind dem Geltungsbereich in jedem Fall unterstellt. Für Fahrzeuge, bei denen mehr als sechs und höchstens zwölf Monate zwischen der Zollanmeldung in der Schweiz und der Erstinverkehrsetzung im Ausland liegen, gilt folgende Regelung: Diese Fahrzeuge fallen dann unter den Geltungsbereich, wenn ihre Fahrleistung zum Zeitpunkt der Zollanmeldung (oder, falls die Fahrleistung zum Zeitpunkt der Zollanmeldung nicht erfasst ist, zum Zeitpunkt der Erstinverkehrsetzung in der Schweiz) bei weniger als 5'000 km liegt. Beträgt der km-Stand eines solchen Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Zollanmeldung (oder zum Zeitpunkt der Erstinverkehrsetzung in der Schweiz) hingegen 5'000 km oder mehr oder liegen mehr als zwölf Monate zwischen der Erstinverkehrsetzung im Ausland und der Verzollung in der Schweiz, so gilt das Fahrzeug als Occasionsfahrzeug und es fällt nicht in den Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften (Art. 17*d* Abs. 3 CO_2-Verordnung).

Das Inverkehrsetzen im Fürstentum Liechtenstein gilt als Inverkehrsetzen in der Schweiz (Art. 17*d* Abs. 2 CO_2-Verordnung).

Die Verordnung sieht darüber hinaus einige Ausnahmen vom Geltungsbereich vor. Die CO_2-Emissionsvorschriften gelten namentlich nicht für folgende PW sowie LNF mit besonderer Zweckbestimmung sowie für bestimmte Militärfahrzeuge (Art. 17*a* Abs. 2, Art. 17*b* Abs. 2, Art. 17*c* Abs. 2 CO_2-Verordnung):

[1] Art. 11 Abs. 2 VTS (SR 741.41) & Anhang 2 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 1320 B (WPB 13.20), Verzeichnis der Fahrzeugarten

Ausnahmeregelung	PW	LNF
Veteranenfahrzeuge	X	X
Fahrzeuge mit bewilligten Plätzen für den Transport von Personen im Rollstuhl	X	X
Ambulanzfahrzeuge	X	X
Fahrzeuge für den Transport von Leichen (Leichenwagen)	X	X
Beschussgeschützte Fahrzeuge resp. gepanzerte Fahrzeuge	X	X
Wohnmotorwagen	X	X
Militärfahrzeuge, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden	X	X

Die Ausnahmebestimmung von Militärfahrzeugen bezieht sich ausschliesslich auf Fahrzeuge mit Armeekennzeichen, welche für die Truppe bestimmt sind. Die für die Beschaffung von Armeefahrzeugen zuständige Armasuisse ist für die Selektion ausgenommener Fahrzeuge verantwortlich. Armasuisse informiert betroffene Importeure im Rahmen der Fahrzeugbestellung darüber, ob die Fahrzeuge vom Geltungsbereich ausgenommen oder diesem unterstellt sind. Das BFE schliesst die entsprechenden Fahrzeuge im Rahmen der Abrechnungen vom Geltungsbereich der CO_2-Regulierung aus.
Aus terminlichen Gründen behält sich das BFE vor, die Ausnahmen von Militärfahrzeugen jeweils um ein Quartal versetzt zu berücksichtigen. Es ist somit möglich, dass in den Quartalsabrechnungen auszuschliessende Fahrzeuge mit einer Erstinverkehrsetzung im vorhergehenden Quartal noch nicht ausgenommen sind. Hingegen werden im Rahmen der Jahresschlussrechnungen jeweils alle Ausnahmen berücksichtigt.

Dem Geltungsbereich unterstellt hingegen sind emissionsfreie Lieferwagen von über 3,50 t bis 4,25 t Gesamtgewicht, die abgesehen vom Gewicht der Definition des Lieferwagens entsprechen und bei denen das 3,50 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs verursacht wird. Das Mehrgewicht wird bei der Fahrzeugzulassung ermittelt. Der Nachweis des Mehrgewichts wird dabei gemäss den EU-Vorschriften auf dem Herstellerschild oder auf dem CoC erfasst. Fehlt der Nachweis, ist das Fahrzeug durch eine autorisierte Prüfstelle gemäss Anhang 2 TGV zu prüfen[2].

Ebenfalls dem Geltungsbereich unterstellt sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h. Diese waren gemäss Vollzugspraxis bis Ende 2022 von den CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen ausgenommen. Diese Praxis wurde per 1. Januar 2023 angepasst. Somit fallen sämtliche Fahrzeuge der Fahrzeugart 1 (PW), 30 (Lieferwagen) und 38 (leichte Sattelschlepper), mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h, die ab dem 1. Januar 2023 in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden, unter den Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen. Ausschlaggebend für die Bemessung der CO_2-Werte ist der Zustand bei der ersten Zulassung in der Schweiz. Ebenfalls unterstellt sind Fahrzeuge, die zollbefreit in die Schweiz importiert wurden und in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden. Diese waren gemäss Vollzugspraxis bis zum 21. April 2025 ausgenommen. Mit der Umstellung der relevanten IT-Systeme, wurde die Vollzugspraxis per 22. April 2025 angepasst.

[2] Siehe FAQ des ASTRA: FAQ - Gewichtsbestimmungen und Längenvorgaben für klimafreundliche Nutzfahrzeuge.docx und die Richtlinie 6 der asa: Richtlinien – asa

3. Anerkannte und massgebende Prüfverfahren

3.1 CO_2-Emissionen

Seit dem 1. Januar 2021 wird im Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge ausschliesslich auf Verbrauchs- und CO_2-Werte abgestellt, die mit dem WLTP[3]-Messverfahren ermittelt wurden. Diese WLTP-Werte liegen näher am realen Treibstoffverbrauch als die auf der Messmethode NEFZ[4] basierenden Werte, die bis Ende 2020 massgebend waren. Um eine kalte Verschärfung der CO_2-Zielwerte zu verhindern, wurden die bis Ende 2024 geltenden Zielwerte bei den PW von 95 Gramm CO_2/km (gemäss NEFZ) auf 118 Gramm CO_2/km (gemäss WLTP) und bei den LNF von 147 Gramm CO_2/km (gemäss NEFZ) auf 186 Gramm CO_2/km (gemäss WLTP) angepasst (Art. 17*f* Abs. 2 CO_2-Verordnung).

Seit dem 1. Januar 2025 gelten für PW und LNF verschärfte Zielwerte (ebenfalls gemäss WLTP). Diese liegen für PW bei 93.6 Gramm CO_2/km, für LNF bei 153.9 Gramm CO_2/km (Art. 10 Abs. 1 Bst. a und b CO_2-Gesetz).
Anerkanntes Prüfverfahren ist die Emissionsprüfung Typ 1 nach Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151, massgebend für die Sanktionsberechnung ist der kombinierte CO_2-Emissionswert. Eine Ausnahme bilden Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge bei welchen die gewichtet-kombinierten CO_2-Emissionswerte massgebend sind. Seit dem 1. Januar 2021 können im Rahmen des Vollzugs keine NEFZ-Messwerte mehr geltend gemacht werden (Art. 25 Abs. 1 CO_2-Verordnung).

3.2 Leergewicht

Das Leergewicht richtet sich grundsätzlich nach der Definition gemäss Art. 7 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41). Es ist definiert als das Gewicht des einsatzbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel und Treibstoff (mind. 90 Prozent der von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge), einschliesslich der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung und Werkzeug, des eventuell vorhandenen Sonderzubehörs und 75 kg für die Führerin oder den Führer. In der Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, CoC) ist das Gewicht der Position 13.2 zu entnehmen, sofern vorhanden, sonst der Position 13.

Für Fahrzeuge, die über keinen Leergewichtsnachweis aus einer EU-Gesamtgenehmigung verfügen, und für LNF mit einer mehrstufigen Typengenehmigung wird das Leergewicht gemäss Vorgaben der VTS gewogen, bzw. bei mehrstufigen LNF freiwillig nach dem EU-Interpolationsverfahren, s. «Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF».

Ab 2025 wird in der EU die WLTP-Prüfmasse verwendet, für die Schweiz wird eine entsprechende Änderung geprüft.

4 Massgebende Datenquellen

Die CO_2-Verordnung definierte bis Ende 2021 eine präzise Rangfolge von Datenquellen, denen die CO_2-Emissionen und das Leergewicht der Fahrzeuge zu entnehmen war. Seit Anfang 2022 wird in der CO_2-Verordnung allgemeiner geregelt, dass nur offizielle Datenquellen anerkannt werden, die der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung gleichwertig sind (Art. 24 CO_2-Verordnung). Die Rangfolge der konkreten Datenquellen wird seither in der vorliegenden Richtlinie definiert (vgl. Ziff. 4.1). Dies erlaubt, die Vollzugsprozesse insbesondere hinsichtlich der laufenden, schrittweisen Ablösung der Typengenehmigungen und Datenblätter durch elektronische CoC-Daten (eCoC) im Rahmen der Fahrzeugzulassung flexibler anzupassen. Für Fahrzeuge, die mittels eCoC zum Verkehr zugelassen werden, werden im Rahmen der Zulassung, in IVZ keine TG-Nummer mehr erfasst.

[3] Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure

[4] Neuer Europäischer Fahrzyklus

4.1 Rangfolge der Datenquellen

Die für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte verwendeten Daten müssen einem Dokument entstammen, das vom Fahrzeughersteller, von einer staatlichen Behörde oder einer staatlich anerkannten in- oder ausländischen Prüfstelle[5] stammt und dem Certificate of Conformity (CoC) gleichwertig[6] ist (Art. 24 CO_2-Verordnung). Für ein Fahrzeug müssen die Daten grundsätzlich derselben Quelle entstammen, eine Kombination von Daten aus verschiedenen Quellen ist grundsätzlich nicht zulässig.

Die Rangfolge der für die Sanktionsberechnung massgebenden Datenquellen gestaltet sich wie folgt:

1. Wo vorhanden, sind die Daten aus dem **Certificate of Conformity** massgebend, unabhängig davon, ob diese im Rahmen der Zulassung mittels eCoC erhoben, vom Importeur gemeldet (siehe Ziffer 2 hiernach) oder im Rahmen eines Bescheinigungsgeschäfts (siehe Ziffer 3 hiernach) erhoben werden. Wird ein Fahrzeug mittels eDatenblatt zugelassen, werden die für die Abrechnung massgebenden Fahrzeugdaten aus dem eCoC direkt über die Fachapplikation IVI (Initial Vehicle Information) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) bezogen. In diesem Fall werden immer CoC-Daten angewendet. Bei Zulassung mittels eDatenblatt werden weiter auch allfällige CO_2-vermindernde Faktoren von Fahrzeugen automatisch berücksichtigt (z. B. Ökoinnovationen gemäss Art. 26 der CO_2-Verordnung).
2. Wird ein Fahrzeug mittels **TG oder Datenblatt** zugelassen, sind die Angaben aus der TG oder dem Datenblatt massgebend (CO_2-Emissionen gemäss Art. 97 Abs. 4 und 5, Leergewicht gemäss Art. 7 VTS). Dies gilt auch während der Übergangsphase zur Zulassung mittels eCoC. Allerdings kann der Importeur für diese Fahrzeuge, wie bisher, CoC-Daten geltend machen. Er hat diese bis spätestens zum 31. Januar nach Ablauf des Referenzjahres dem BFE einzureichen (Art. 23 Abs. 2 CO_2-Verordnung).
3. Für Fahrzeuge mit einer europäischen Gesamtgenehmigung, die weder über ein Schweizer Datenblatt/TG noch über ein eCoC verfügen, muss beim ASTRA die **Importmeldung inklusive eines Scans des originalen CoC** eingereicht werden. Kleinimporteure benötigen zusätzlich eine Bescheinigung durch das BFE, um das Fahrzeug zulassen zu können. In beiden Fällen sind die Angaben aus dem CoC massgebend für die Abrechnung. Auch in vorliegendem Fall werden allfällige CO_2-vermindernde Faktoren von Fahrzeugen automatisch berücksichtigt (z. B. Ökoinnovationen gemäss Art. 26 der CO_2-Verordnung).
4. Fahrzeuge ohne europäische Gesamtgenehmigung müssen vor der Zulassung ebenfalls via **elektronische Importmeldung sowie den entsprechenden physischen Nachweisen** dem ASTRA gemeldet werden. Dabei sind der Importmeldung die entsprechenden physischen Nachweise miteinzureichen (Konformitätsbeglaubigung, Konformitätsbewertung usw.). Im Rahmen der CO_2-Emissionvorschriften für Fahrzeuge sind die im ASTRA erfassten Angaben massgebend. Sobald das ASTRA die relevanten Fahrzeugdaten erfasst hat, können Grossimporteure die entsprechenden Fahrzeuge zulassen. Kleinimporteure benötigen nach der Datenerfassung zusätzlich eine Bescheinigung durch das BFE, um das Fahrzeug zulassen zu können.
5. Fehlen für ein Fahrzeug amtlich anerkannte Nachweise der CO_2-Emissionen und/oder des Leergewichts, werden die CO_2-Emissionen des Fahrzeugs anhand der **Berechnungsformeln in Anhang 4 der CO_2-Verordnung** festgelegt (Art. 25 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Das Leergewicht ist durch den Importeur mittels Waagschein einer geeichten Waage zu ermitteln. Der Waagschein ist dem ASTRA

[5] Staatlich anerkannten Prüfstelle gemäss Anhang 2 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (SR 741.511)

[6] Konformitätsbegrlaubigung oder Konformitätsbewertung (Art. 2 Bst. m & n, TGV 741.511)

im Rahmen des Antrags für eine Schweizer Typengenehmigung oder einen Einzelfahrzeugdatensatz miteinzureichen.

6. Fehlen bei Fahrzeugen die für die Berechnung der CO_2-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO_2-Verordnung relevanten Daten, werden bei **PW 350 Gramm CO_2/km und bei LNF 400 Gramm** CO_2/km angenommen (Art. 25 Abs. 3 CO_2-Verordnung).

Der Prozess auf der Folgeseite illustriert die unterschiedlichen Datenquellen und deren Anwendung im Rahmen der CO_2-Abrechnung.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

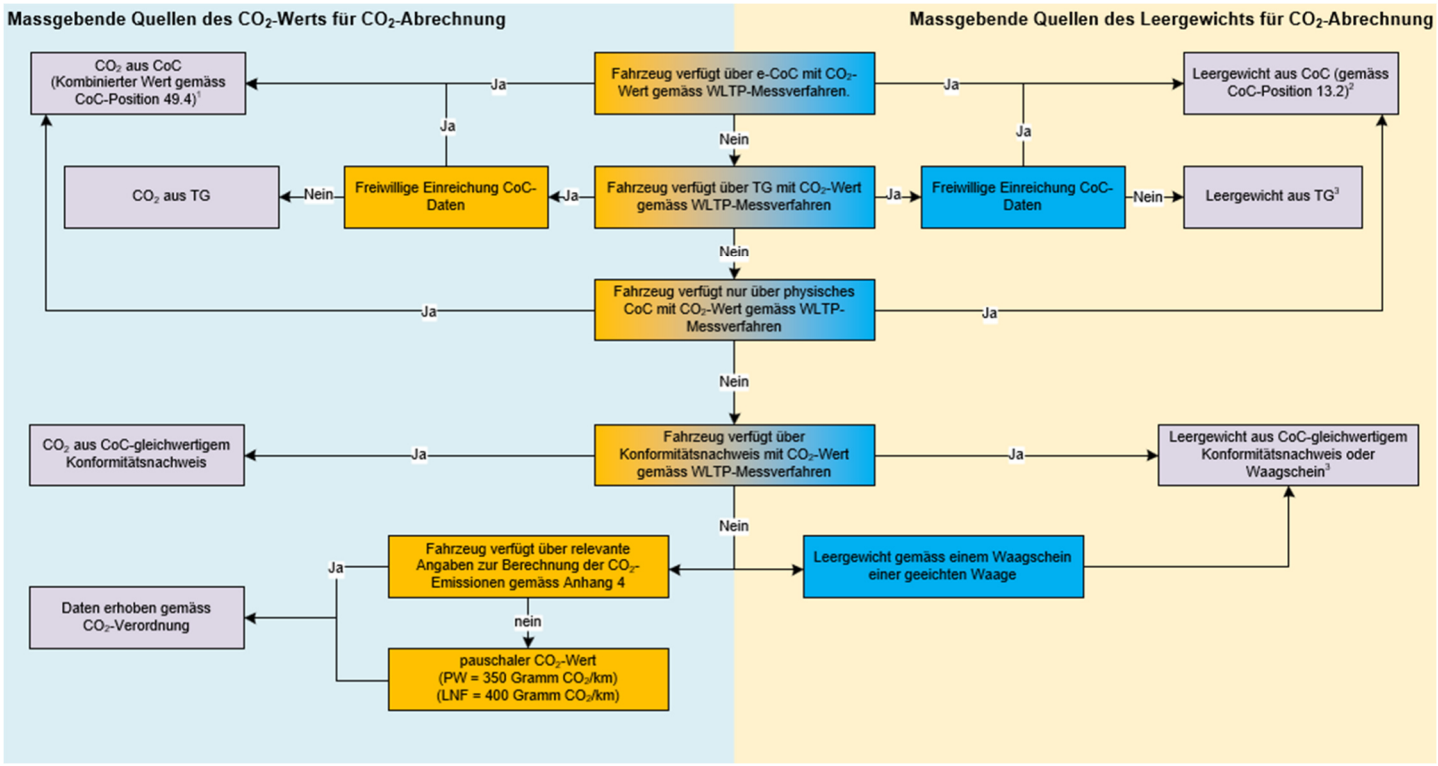


Abbildung 1

[1] Bei Plug-in-Hybrid Fahrzeugen ist der gewichtet kombinierte Wert gemäss CoC-Postion 49.4 massgebend.
[2] Ist im CoC kein Leergewicht gemäss Position 13.2 vorhanden, ist das Leergewicht gemäss Position 13 massgebend. Bei mehrstufen-LNF ist das sanktionsrelevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeugs gemäss Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der VO (EU) 2019/631, berechnet auf Basis der Masse gemäss CoC-Position 14.2 oder 14 massgebend
[3] Bei PW ist das «Leergewicht_von» massgebend, bei LNF das «Leergewicht_bis». Bei mehrstufen-LNF ist das im Rahmen der Fahrzeugprüfung auf den kantonalen Zulassungsbehörden gewogene Gewicht des vollständigen Fahrzeugs

Bundesamt für Energie BFE
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, Fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

4.2 Ausnahmen von der Rangfolge

Aufgrund spezieller Ausprägungen von Fahrzeugen können im CO_2-Vollzug auch weitere Datenquellen zur Anwendung kommen:

1. Leichte Nutzfahrzeuge können in unterschiedlichen Fertigungsstufen in die Schweiz gelangen. Beim Import in die Schweiz können die Fahrzeuge bereits vervollständigt sein oder aber als Basisfahrzeug importiert und von einem «Aufbauer» auf Kundenwunsch mit der letzten Stufe versehen werden. In letzterem Fall spricht man von mehrstufigen Fahrzeugen (engl. Multi Stage Vehicles, MSV). Auch bei MSV ist der Importeur des (Basis-)Fahrzeuges für die CO_2-Abrechnung verantwortlich. Massgebend für die Einhaltung der Zielvorgabe ist dabei das Fahrzeug im vervollständigten Zustand bei der Erstzulassung. In Bezug auf das Leergewicht bedeutet dies, dass das bei der Zulassung durch die Prüfstelle gewogenen Leergewicht massgebend wird. Das Leergewicht wird somit aus dem Informationssystem Verkehrszulassungen bezogen[7].
2. Massgebend für die CO_2-Emissionsvorschriften ist grundsätzlich der Zustand des Fahrzeugs bei der ersten Zulassung in der Schweiz. Werden Fahrzeuge vor der Zulassung dahingehend mutiert (z. B. durch Tunings oder Umbauten), dass sie nicht mehr den technischen Angaben des CoC entsprechen und somit nicht mehr über das CoC zugelassen werden können, sind auch im CO_2-Vollzug jene Datenquellen massgebend, die für die Zulassung zusätzlich benötigt werden.
3. Verfügt ein Fahrzeug nur über NEFZ-Messwerte und nicht über die Nachweise gemäss dem WLTP-Verfahren, werden die massgebenden CO_2-Emissionen nach Anhang 4 der CO_2-Verordnung berechnet. Eine Umrechnung von NEFZ- in WLTP-Emissionswerte sieht die Verordnung nicht vor und ist somit ausgeschlossen (Art. 25 Abs. 1 und 2 CO_2-Verordnung).

4.3 CO_2-Vollzugsprozess für Grossimporteure je nach Datenquelle

Je nach Voraussetzung/Datenquelle sind Grossimporteure im Rahmen des CO_2-Vollzugs angehalten, unterschiedliche Prozesse zu befolgen, bevor ein Fahrzeug beim kantonalen Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen werden kann. Abbildung 2 illustriert die Grobprozesse nach Zulassungsmethode:

[7] Wenn kein gemessenes Gewicht vorhanden ist, kann das für Sanktionen relevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeugs gemäss Anhang III Teil A Abschnitt 1.2.4 der Verordnung (EU) 2019/631 auf der Grundlage der Masse nach Position 14.2 oder 14 CoC berechnet werden.

Bundesamt für Energie BFE
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 54 40, Fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

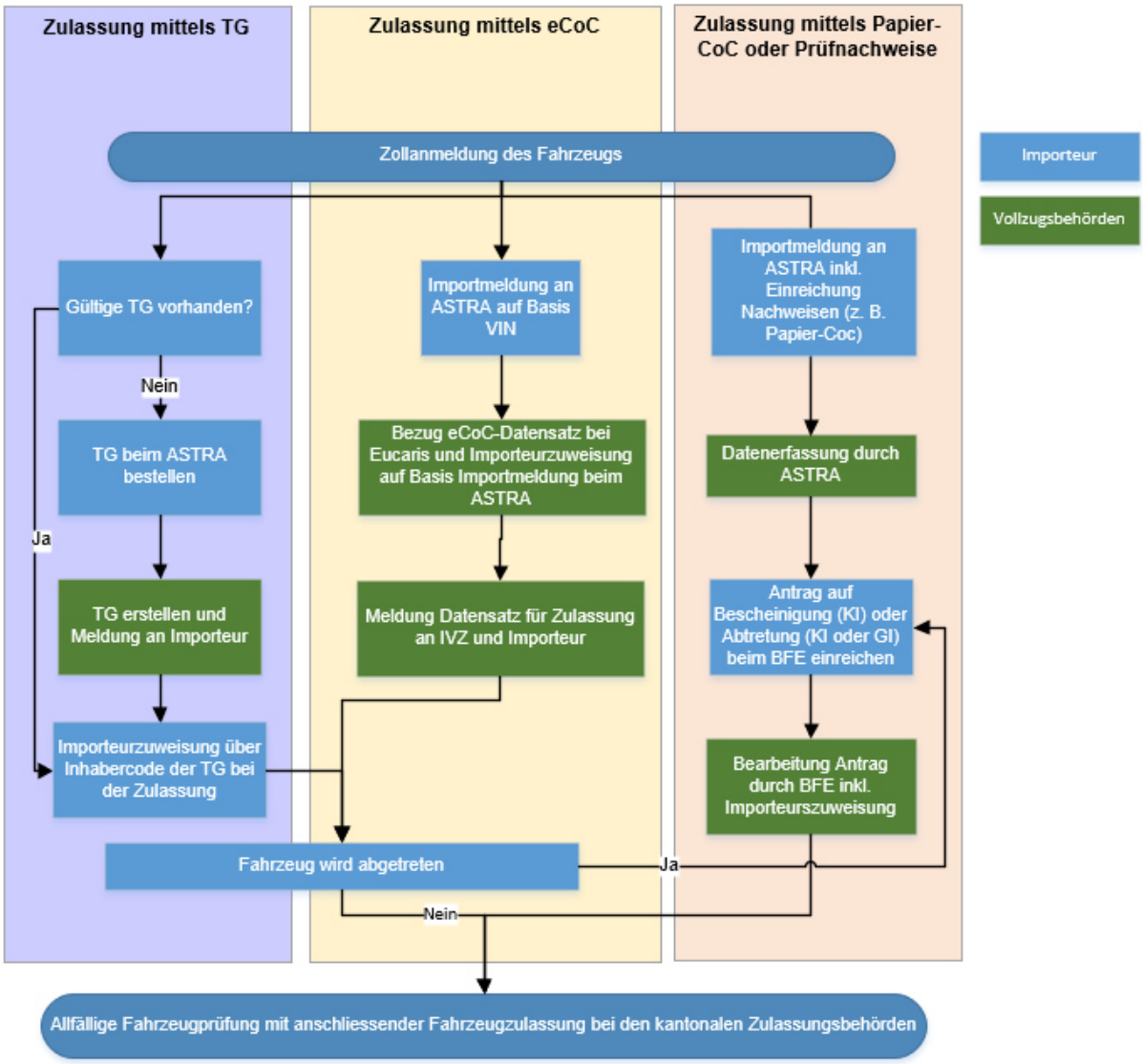


Abbildung 2

5. Massgebende Fahrzeugdaten und Berechnungsresultate

5.1 Selektion und Aufbereitung der Vollzugsdaten

Das Grundgerüst für die Sanktionsberechnung ist ein Datensatz mit sämtlichen Fahrzeugen, die während des Referenzjahres erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt wurden. Dieser Datensatz stammt aus dem Informationssystem Verkehrszulassungen (IVZ, vgl. Art. 89*b* Bst. m SVG[8] i.V.m. IVZV[9]). Aus diesem IVZ-Datensatz werden die Fahrzeuge gemäss dem Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften selektiert (s. Kapitel 2»).

In einem weiteren Schritt werden die dem Geltungsbereich unterstellten Fahrzeuge mit technischen Daten aus den Quellen gemäss Kapitel 4 angereichert.

[8] Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SR 741.01)

[9] Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung, SR 741.58)

Die Fahrzeuge werden den beim BFE registrierten Grossimporteuren und Emissionsgemeinschaften zugewiesen.

Im Zuge der Abrechnung werden auf dieser Datenbasis jedem Grossimporteur zwei Excel-Dateien zur Verfügung gestellt: Eine Liste seiner unter die Zielwertregelung fallenden Fahrzeuge und die darauf beruhenden Berechnungsresultate.

5.2 Fahrzeugliste

Die erste Datei zuhanden der Importeure enthält eine Liste der Neuwagen die während des Referenzjahres zugelassen wurden und gemäss den Kriterien in Kapitel 5.1. Pro Fahrzeug wird eine Zeile ausgewiesen. Folgende Angaben können der Datei entnommen werden:

Spaltenbezeichnung	**Beschreibung, Datenquelle**
ID_Deb	Debitorennummer des Grossimporteurs.
NameEG	Name des Grossimporteurs resp. der Emissionsgemeinschaft.
UID	Unternehmensidentifikationsnummer
Name_Importeur oder_EG	Name des für die Zulassung/die Anrechnung des Fahrzeugs verantwortlichen Importeurs.
TG	Typengenehmigungscode, gemäss Eintrag in IVZ.
VIN	Vehicle Identification Number/Fahrgestellnummer, gemäss Eintrag in IVZ.
Marke	Markenname
Getriebe	Getriebecode
Treibstoff	Art des Treibstoffs des Fahrzeugs
Leergewicht	Massgebendes Leergewicht des Einzelfahrzeugs gemäss Rangordnung der Quellen (siehe Kapitel 4 dieser Richtlinie.
CO2	CO_2-Emissionen gemäss der in Kapitel 4 hiervor aufgeführten massgebenden Quelle.
CO2_AbzugOekoInnov	Abzug der durch Öko-Innovationen bedingte CO_2-Emissionen unter Berücksichtigung des Multiplikationsfaktors gemäss Art. 26 Abs. 2 CO_2-Verordnung
CO2_massg[10]	Massgebender CO_2-Wert gemäss Spalte CO_2 unter Berücksichtigung allfälliger CO_2-vermindernder Faktoren wie Ökoinnovationen (Art. 26 CO_2-Verordnung).
Bemerkung	Feld für Bemerkungen im Rahmen der Überprüfung der provisorischen Jahresrechnung durch den Grossimporteur.

5.3 Mitwirkung bei der Bereinigung der Fahrzeugliste durch den Importeur

Jeweils im Februar stellt das BFE den Grossimporteuren die Fahrzeugliste gemäss 5.2 sowie die gestützt darauf erstellte Sanktionsberechnung zu (sog. provisorische Jahresschlussrechnung). Im Anschluss daran sind die Importeure angehalten, während rund einem Monat, die provisorische Abrechnung zu prüfen und dem BFE allfällige Fehler oder Unklarheiten zur Abklärung/Bereinigung zu melden

[10] Wo Daten aus TG und CoC vorliegen, werden diese miteinander verglichen. Weicht der COC-Wert für den CO_2–Ausstoss oder das Leergewicht signifikant vom TG-Wert ab, wird automatisch der TG-Wert übernommen. Wird aufgrund dieser Plausibilitätsprüfung einer der Werte ersetzt, so bleibt der andere bestehen.

(Mitwirkungspflicht, Art. 13 Abs. 1 VwVG[11]). Ist der Importeur der Ansicht, bei einem bestimmten Fahrzeug sei ein Wert fehlerhaft oder sollte bei einem bestimmten Fahrzeug ein Wert fehlen, so ist der Importeur angehalten, die neuen Werte mittels entsprechender Quellen nachzuweisen und in der Fahrzeugliste in der Spalte „Bemerkung“ beim betroffenen Fahrzeug eine stichwortartige Begründung einzufügen. Fehlende Fahrzeuge sind unter Angabe sämtlicher relevanter Daten der Fahrzeugliste anzufügen und farblich zu markieren. Die Importeure haben die allfällig ergänzte Liste inkl. allfälliger Nachweise dem BFE vor Ablauf der entsprechenden Frist in elektronischer Form einzureichen. Nachträglich eingereichte Daten werden nicht berücksichtigt (Art. 13 Abs. 2 VwVG).

5.4 Berechnungsresultate

Die zweite Datei zuhanden der Importeure enthält eine Tabelle mit den Berechnungsresultaten, welche auf den Daten in der Fahrzeugliste basieren. Die Berechnung erfolgt anhand der gesetzlich festgelegten Formeln und Parameter.
Folgende Angaben können der Datei entnommen werden:

Spaltenbezeichnung	Beschreibung, Datenquelle
RefJahr	Betreffendes Referenzjahr der Abrechnung.
ID_Deb	Debitorennummer des Importeurs.
NameEG	Name des Grossimporteurs bzw. der Emissionsgemeinschaft.
Nischenpool	Bezeichnung und Berechnungsart in diesem Fahrzeugpool: Gemischte Marken (kein Eintrag), Einzelabrechnung (Eintrag E).
AnzFz_total	Gesamte Anzahl Fahrzeuge im Fahrzeugpool.
AnzFz_LEV	Anzahl Fahrzeuge mit CO_2-Emissionen <50 g/km.
LeerGewicht	Durchschnittliches Leergewicht aller Fahrzeuge im Fahrzeugpool. Ungerundetes Berechnungsresultat.
CO2_massg_vor_ST_ZMA	Durchschnittliche CO_2-Emissionen aller Fahrzeuge im Pool, unter Berücksichtigung CO_2-reduzierender Faktoren (Ökoinnovationen) auf drei Nachkommastellen gerundet, ohne Reduktion der durchschnittlichen CO2-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe und durch Überschreitung der vorgegebenen Anteile von emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen.
a_verwendet	Der für die Sanktionsberechnung verwendete Faktor der Steigung der Zielwertgeraden
CO2_Einsparung_g_km_ST	Reduktion der durchschnittlichen CO2-Emissionen durch die Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen
CO2_Reduktion_LEV_ZMA	Reduktion der durchschnittlichen CO-Emissionen durch Überschreitung der vorgegebenen Anteile von emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen.
CO2_Massgebend	Massgebende durchschnittliche CO_2-Emissionen aller Fahrzeuge im Pool unter Berücksichtigung CO_2-vermindernder Faktoren (Ökoinnovationen) sowie der Reduktion der durchschnittlichen CO2-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe und durch Überschreitung der vorgegebenen Anteile von emissionsarmen oder emissionsfreien Fahrzeugen.

[11] Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, SR 172.021

Spaltenbezeichnung	Beschreibung, Datenquelle
Ziel	Individuelle Zielvorgabe. Berechnete Zielvorgabe aufgrund des durchschnittlichen Leergewichts im Fahrzeugpool, auf drei Nachkommastellen gerundet (Anhang 4*a* CO_2-Verordnung).
Ziel_Abweichung	Differenz zwischen den durchschnittlichen CO_2-Emissionen und der individuellen Zielvorgabe. Abgerundet auf Hundertstelgramm.
Sanktion	Sanktionsbetrag in CHF. Produkt von Zielabweichung, Sanktionsbeträgen (Anhang 5 CO_2-Verordnung) und Anzahl Fahrzeuge im Pool.

6. Berechnungsmethode und Importeurstatus im Folgejahr

Auf der Grundlage der Fahrzeugliste berechnet das BFE in jedem Fahrzeugpool die Zielvorgabe und die durchschnittlichen CO_2-Emissionen und prüft, ob der entsprechende Grossimporteur eine Sanktion schuldet. Weiter wird davon auch sein Importeurstatus im Folgejahr abgeleitet (vgl. Ziff. 6.2 hiernach). Für eine Dokumentation des Berechnungsablaufs, siehe das jährlich aktualisierte Berechnungsbeispiel für Grossimporteure auf der BFE-Webseite:

- PW: Personenwagen (PW) (admin.ch) → «Dokumente»
- LNF: Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (admin.ch) → «Dokumente»

6.1 Berechnungsmethode Referenzjahr

Importeure werden in Abhängigkeit von der Grösse ihrer jeweiligen Neuwagenflotte in Grossimporteure (Flotte besteht am Ende des Referenzjahr aus mindestens 50 PW resp. 6 LNF (Art. 18 Abs. 1 Bst. a und b CO_2-Verordnung) und Kleinimporteure (Flotte besteht am Ende des Referenzjahrs aus weniger als 50 PW resp. 6 LNF (Art. 20 CO_2-Verordung) unterteilt. Bei Grossimporteuren wird am Ende des Referenzjahrs über die gesamte Neuwagenflotte unter Berücksichtigung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen abgerechnet. Kleinimporteure müssen über jedes Fahrzeug einzeln abrechnen (Art. 11 Abs. 1 und 5 CO2-Gesetz).

6.2 Importeurstatus im Folgejahr

Importeure, deren jeweilige Neuwagenflotte im Vorjahr mindestens 50 PW resp. 6 LNF umfasste, gelten im Referenzjahr automatisch als Grossimporteure (Art. 18 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Ihr Status als Grossimporteur und die damit einhergehende Abrechnung über die gesamte Flotte ist jedoch lediglich provisorischer Natur: Umfasst die Flotte am Ende des Referenzjahrs weniger als 50 PW resp. 6 LNF, so gilt der Importeur als Kleinimporteur und muss folglich über jedes Fahrzeug einzeln abrechnen (Art. 18 Abs. 4 CO_2-Verordnung).

Importeure mit einer Neuwagenflotte von weniger als 50 PW resp. 6 LNF können wie bisher für das Folgejahr einen Antrag auf provisorische Behandlung als Grossimporteur stellen. (Art. 18 Abs. 3 CO_2-Verordnung). Eine Neu- oder Wiederanmeldung erfolgt möglichst vor Beginn eines Referenzjahres.

7. Einreichung von CoC-Daten

Alle Grossimporteure, die Fahrzeuge mittels Typengenehmigung oder Datenblatt zum Verkehr in der Schweiz zulassen, können nach Ablauf des Referenzjahres, und spätestens bis zum 31. Januar des Folgejahres, CoC-Daten einreichen (Art. 23 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Als Folge dieser Einreichung erhalten bei den entsprechenden Fahrzeugen die Daten aus dem CoC Vorrang gegenüber den Daten aus der TG.

7.1 Angaben bei Einreichung von CoC-Daten

Will ein Importeur CoC-Daten geltend machen, so hat er für die betreffenden Fahrzeuge folgende Angaben einzureichen:

- die Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN)
- die kombinierten CO_2-Emissionen gemäss WLTP-Messverfahren (CoC-Position 49.4, Art. 25 Abs. 1 CO_2-Verordnung). Bei Fahrzeugen mit Plug-in Hybrid Antrieb sind die gewichtet-kombinierten CO_2-Emissionen massgebend. Bei Fahrzeugen die im CoC über keine CO_2-Emissionen gemäss WLTP-Messverfahren verfügen, sind die massgebenden CO_2-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO_2-Verordnung zu berechnen und der berechnete Wert einzutragen (Art. 25 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Bei diesen Fahrzeugen sind in der Liste die relevanten Berechnungsparameter in zusätzlichen Spalten anzugeben.
- das tatsächliche Leergewicht (CoC-Position 13.2), sonst Gewicht in fahrbereitem Zustand (CoC-Position 13)
- allfällige innovative Technologien (Ökoinnovationen) und die resultierende Verminderung der CO_2-Emissionen gemäss CoC.
- Unternehmensidentifikationsnummer

Alle Angaben zu einem Fahrzeug sind grundsätzlich aus derselben Datenquelle zu entnehmen.

7.2 Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF

Sollen bei LNF mit Mehrstufen-Typengenehmigung (sog. Multi-Stage Vehicles, MSV) die Daten aus dem Interpolationsverfahren gemäss der Verordnung (EU) 2017/1151 verwendet werden, so sind die Bemessungsgrundlagen gemäss Anhang III Teil A Ziffer 1.2.2 der Verordnung (EU) 2019/631 folgendermassen bereitzustellen:

- das sanktionsrelevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeuges gemäss Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der VO (EU) 2019/631, berechnet auf Basis der Masse gemäss CoC-Position 14.2 oder 14[12]. Dieses kommt an Stelle des Gewichts gemäss CoC-Position 13.2 oder 13 zum Tragen.
- der sanktionsrelevante CO_2-Wert, berechnet anhand der Interpolationsmethodik gemäss Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151). Hierzu ist das durch den Hersteller des Basisfahrzeuges gemäss Verordnung (EU) 2017/1151 Anhang XII Ziffer 2.3 bereitzustellende Berechnungsinstrument zu verwenden.

7.3 Ökoinnovationen

Wenn eine Verminderung der CO_2-Emissionen durch den Einsatz innovativer Technologien (Ökoinnovationen) geltend gemacht wird, sind als Bemessungsbasis für das betreffende Fahrzeug CoC-Daten zu melden und diese kommen zum Tragen. Der Grund ist, dass Ökoinnovationen ausnahmslos im CoC enthalten sind und in weiteren Datenquellen (z. B. TG) nicht ausgewiesen werden. Die Anrechnung von Ökoinnovationen ist allerdings nur begrenzt möglich. Die durch den Einsatz innovativer Technologien erzielte Verminderung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteures wird bis höchstens 7 Gramm CO_2/km berücksichtigt (Art. 26 Abs. 1 CO_2-Verordnung).

7.4 Vorgehen zur Einreichung von CoC-Daten

- Die in Kapitel 7.1 und 7.2 dieser Richtlinie genannten Daten werden als Excel-File (Muster unter

[12] Falls dem Importeur Messwerte des vervollständigten Fahrzeuges durch den «Aufbauer» vorliegen, können auch diese eingereicht und als Basis für die Kalkulation der CO2-Werte gemäss der Interpolationsmethodik verwendet werden, sofern es sich um einen amtliche anerkannten Nachweis gemäss Ziffer 4.1 handelt

Kapitel 7.5) dem BFE per E-Mail zugesendet (co2-auto@bfe.admin.ch).

- Es werden für die Jahresschlussrechnung nur Daten berücksichtigt, welche bis zum 31. Januar nach Ablauf des Referenzjahres beim BFE eingetroffen sind.
- Importeure, die CoC-Daten von PW und LNF einreichen, haben pro Fahrzeugart je eine separate Liste zu erstellen.

7.5 Muster für die Einreichung von CoC-Daten

UID	Marke	VIN-Nummer	Leer-gewicht	CO_2	Ino-Tech_1*	CO_2_1**	Zusatz-spalten***
CHEXX	Mustermarke	ABC12345678901234	1707	199			
CHEXX	Mustermarke	ABC98765432109876	1505	165	eX XX	1.2	
CHEXX	Mustermarke	ABC12345432123454	1450	130			
CHEXX	Mustermarke	ABC01230123012301	1395	125	eX XX	2	
CHEXX	Mustermarke	ABC12312312312312	1425	127	eX XX	1.5	
CHEXX	Mustermarke	ABC54321543215432	1430	120			

**Code der Ökoinnovation*

***Einsparung der CO_2-Emissionen in g/km durch die Ökoinnovation*

****Zusätzliche Spalten bei Fahrzeugen deren CO_2-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO_2-Verordnung berechnetwerden (siehe Kapitel 4.1 – Ziffer 5). Bei diesen Fahrzeugen sind mindestens 3 Spalten mit folgenden CoC-Angaben zu ergänzen (Treibstoffart: CoC-Position 26, Leistung in kw: CoC-Position 27, Getriebeart: CoC-Position 28)).*

Den Importeuren steht ein Excel-Template zur Dateneinreichung zur Verfügung: https://www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Personenwagen/Lieferwagen und leichte Sattelschlepper → Dokumente → Formulare und Merkblätter → Dateneinreichung_Template

7.6 Kontrolle der eingereichten CoC-Daten

Das BFE kann zur Kontrolle der eingereichten Daten vom Importeur verlangen, dass dieser ein Duplikat oder eine Kopie des original-CoC einreicht (Art. 23 Abs. 3 CO_2 Verordnung SR 641.711). Im Fall von MSV ist zusätzlich der durch das Berechnungstool generierte Auszug zu den berechneten und dabei zugrundenliegenden Daten einzureichen.

8. Verminderung der CO_2-Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Importeure haben die Möglichkeit, mittels Anrechnung der CO_2-Verminderung, die durch die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe erzielt wird, die durchschnittlichen CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte rechnerisch zu reduzieren (Art. 11*a* CO2-Gesetz).

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe gelten erneuerbare Treibstoffe, die unter Verwendung von anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden (Art. 26*b* Abs. 2 Bst. a CO_2-Verordnung).

Weiter muss der Treibstoff für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden, damit er im Rahmen der CO_2-Emissionsvorschriften berücksichtigt werden kann (Art. 26*b* Abs. 2 Bst. b CO_2-Verordnung). Wird der Treibstoff für andere Zwecke eingesetzt, wie etwa zu Feuerungszwecken im Gebäudesektor oder für den Betrieb von Flugzeugen, ist die entsprechende CO_2-Verminderung im Rahmen der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge nicht anrechenbar. Die Verwendung des Treibstoffs im Verkehrssektor ist vom Inverkehrbringer des Treibstoffs bei der Entwertung des Herkunftsnachweises (HKN)

entsprechend (unter Angabe des Sektors Verkehr) zu deklarieren. Das BFE behält sich vor, zur Überprüfung Steuernachweise zu den angerechneten synthetischen Treibstoffen nachzufordern.

Konkret gelten aktuell ausschliesslich die Energieträger gemäss der folgenden Tabelle als erneuerbare synthetische Treibstoffe gemäss Art. 26*b* Abs. 2 CO_2-Verordnung. Für die Berechnung der Emissionsreduktion werden die Emissionsfaktoren der aufgeführten fossilen Pendants gemäss Anhang 10 der CO_2-Verordnung verwendet.

Anrechenbarer erneuerbarer synthetischer Treibstoff	**Ersetzt fossilen Treibstoff**
Power-to-Liquid Diesel	Diesel
Power-to-Liquid Ethanol	Benzin
Power-to-Liquid Methanol	Benzin
Power-to-Gaz Methan	Methan

Die Treibstoffe müssen im Weiteren die Anforderungen nach Artikel 35*d* des Umweltschutzgesetzes (USG) bzw. nach Art. 3 der Verordnung über das Inverkehrbringen von erneuerbaren oder emissionsarmen Brenn- und Treibstoffen (IBTV) erfüllen. Das ist durch den Vollzug der IBTV und von Artikel 35d USG abgedeckt, der ein Inverkehrbringungsverbot für Brenn- und Treibstoffe vorsieht, welche die Anforderungen nicht erfüllen.

Nicht zulässig ist die Anrechnung von (erneuerbarem) Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge, weil dieser nach Mineralölsteuergesetzgebung nicht als Treibstoff gilt.

Rechnet ein Lieferant von erneuerbarem synthetischem Treibstoff einem Fahrzeugimporteur den ökologischen Mehrwert einer bestimmten Treibstoffmenge vertraglich zu, so kann der Importeur beantragen, dass die entsprechende Verminderung der CO_2-Emissionen bei der Berechnung der CO_2-Emissionen seiner Neuwagenflotte berücksichtigt wird (Art. 11*a* CO_2-Gesetz i. V. m. Art. 26*b* CO_2-Verordnung). Der Nachweis, dass der ökologische Mehrwert der anzurechnenden Menge des erneuerbaren synthetischen Treibstoffs ausschliesslich an die Flotte des gesuchstellenden Fahrzeugimporteurs angerechnet wird (und nicht an andere gesetzliche Pflichten oder andere Importeure), wird mit der entsprechenden Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis im Herkunftsnachweissystem für Brenn- und Treibstoffe erbracht. Der Fahrzeugimporteur muss sich zu diesem Zweck mit dem Treibstofflieferanten (Inverkehrbringer oder nachfolgender Eigentümer des Herkunftsnachweises) einigen und durch ihn die Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis erfassen lassen. Weiter muss der Inverkehrbringer des Treibstoffs den HKN (unter Angabe des Sektors Verkehr) entwerten, damit er als Nachweis für die Verminderung der CO_2-Emissionen eingesetzt werden kann. Die Entwertung muss jeweils bis Ende eines Quartals vorgenommen werden (Art. 4c Abs. 2 Bst. a und Abs. 3 Energieverordnung). Der Fahrzeugimporteur selbst hat keine Rolle im HKN-Register. Bei der Zuweisung muss der Inverkehrbringer des Treibstoffs die folgenden Angaben erfassen:

- Instrument: CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge
- UID des Fahrzeugimporteurs gemäss Anmeldung beim BFE
- Fahrzeugflotte (PW/LNF/SNF)
- Jahr der Anrechnung

Die Bestimmungen bei der Zuweisung von synthetischen erneuerbaren Treibstoffen sind auch im Systemhandbuch des HKN-Registers zu finden. Die Zuweisung muss nach Vorgabe der Verordnung des UVEK über den Herkunftsnachweis für Brenn- und Treibstoffe (VHBT, SR 730.010.2) innert 18 Monaten nach Ausstellung des HKN erfolgen.

Ist die Zuweisung und Entwertung der HKN erfolgt, muss der Fahrzeugimporteur bis zum 31. Januar des auf das entsprechende Referenzjahrs folgenden Jahrs ein Gesuch auf Anrechnung der CO_2-Verminderung beim BFE einreichen (nach Vorgabe von Art. 11*a* Abs. 1 CO_2-Gesetz und Art. 26*b* Abs. 3 Bst. a und b CO_2-Verordnung).

Die so zugewiesenen Treibstoffmengen werden höchstens soweit angerechnet, bis die Zielüberschreitung bei 0 steht. Der Importeur ist für die korrekte Zuweisung der Treibstoffmengen auf seine Flotten selbst verantwortlich. Überzählig zugewiesene HKN verfallen. Eine Rückerstattung an den Treibstofflieferanten, eine Buchhaltung für spätere Perioden, eine Abtretung von HKN zwischen Fahrzeugimporteuren oder die Abtretung auf eine andere Neuwagenflotte eine anderen Fahrzeugkategorie desselben Importeurs auf Stufe Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften sind nicht möglich.

Die Berechnung der Verminderung der CO_2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt gemäss Anhang 4*b* der CO_2-Verordnung. Sie ist im Berechnungsbeispiel für Grossimporteure dargestellt.

Gemäss Anhang 4*b* wird die Verminderung dabei auf die CO_2-Emissionen in g CO_2/km unter Berücksichtigung der durchschnittlichen erwarteten Lebensfahrleistung der Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern umgerechnet. Bei der Anrechnung wird nicht nach der Antriebsart der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte unterschieden, sondern lediglich nach dem ersetzten fossilen Treibstoff.

9. Angaben bei Einreichung von Daten für modifizierte Fahrzeuge

Importeure haben bei modifizierten Fahrzeugen seit dem Jahr 2025 die Wahl, ob sie die Daten gemäss CoC geltend machen (Basisfahrzeug) möchten oder jene des modifizierten Fahrzeugs (ein Quellenmix der relevanten Daten ist nicht zulässig). Im ersten Fall kann der Importeur die Vorgaben aus der CO_2-Gesetzgebung über die gewohnten Prozesse abwickeln (Portal «Fahrzeugimport» und eGovernment Portal UVEK). Für den Fall, dass der Importeur die Daten des modifizierten Fahrzeugs geltend machen möchte, sind die CO_2-Emissionen gemäss dem Messverfahren WLTP durch eine amtlich anerkannte Prüfstelle zu erheben/nachzuweisen. Alternativ kann der für die Sanktionen relevante CO_2-Wert anhand der Interpolationsmethode gemäss Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 berechnet werden. Hierzu ist das Berechnungstool vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemäss Verordnung (EU) 2017/1151 Anhang XII Ziffer 2.3 zu verwenden. Liegt keiner der beiden Nachweise vor, werden die CO_2-Emissionen anhand der Berechnungsformeln in Anhang 4 der CO_2-Verordnung berechnet. Das massgebende Leergewicht des modifizierten Fahrzeugs ist mittels Waagschein oder im Rahmen der Fahrzeugprüfung zu erheben. Für die Übermittlung von Daten modifizierter Fahrzeuge gelten dieselben Bestimmungen wie für die Einreichung von CoC-Daten (gemäss Kapitel 7). Sie müssen jedoch in einer separaten Liste aufgeführt werden. Folgende Angaben sind zu übermitteln:

- Unternehmens-Identifikationsnummer (UID);
- Fahrzeugmarke;
- Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN);
- tatsächliches Leergewicht gemäss dem Prüfbericht;
- spezifische CO2-Emissionen des Fahrzeugs gemäss der WLTP-Messmethode;
- *Treibstoffart*[13]*;*
- *Leistung in kw*[13]*;*

[13] Zusätzliche Spalten für Fahrzeuge, deren CO_2-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO_2-Verordnung berechnet werden

- *Getriebeart*[13].

Der Nachweis der Berechnung der CO_2-Emissionen ist zusammen mit einer Kopie des Prüfberichts einzureichen.

Bei Abtretungen ist ein spezielles Formular zu verwenden, dem die oben genannten Unterlagen beizufügen sind (siehe auch Kapitel 9). Dieses Formular ist seit dem Jahr 2025 auf der BFE-Website verfügbar: Abtretungsprozess.

10. Übernahme von Fahrzeugen

Jeder Importeur hat die Möglichkeit, Fahrzeuge für die CO_2-Sanktionsberechnung einem Grossimporteur abzutreten. Dieser übernimmt die betroffenen Fahrzeuge, womit diese Fahrzeuge Teil seiner für die Berechnung der CO_2-Sanktion massgebenden Neuwagenflotte werden (Art. 22*a* Abs. 1 CO_2-Verordnung). Die Abtretung muss dem BFE vor der erstmaligen Inverkehrsetzung in der Schweiz via das eGovernment-Portal des UVEK gemeldet werden (Art. 22*a* Abs. 2 CO_2-Verordnung). Wird eine Abtretung für einen Dritten vorgenommen, muss zwingend eine Abtretungsvollmacht vorhanden sein (E-Gov-Service «Abtretungsvollmachten»). Die Vergabe von Admin-Rechten entfaltet in Bezug auf Abtretungen keine rechtliche Wirkung.

In wenigen Ausnahmefällen können Abtretungen von den IT-Vollzugssystemen (EGOV und KDI-Portal) nicht verarbeitet werden. Dies betrifft insbesondere Fahrzeuge mit einer VIN, die nicht 17-stellig ist, modifizierte Fahrzeuge, bei welchen vom CoC abweichende Daten geltend gemacht werden möchten oder emissionsfreie Nutzfahrzeuge der Kategorie N2 (bis Gesamtgewicht 4250 kg – Bourgeois-Fahrzeuge). Für diese Fälle hat das BFE einen Workaround erstellt. Dabei werden die Fahrzeuge mit einem eigens dafür erstellten Formular abgetreten. Dieses Formular ist auf der BFE-Website verfügbar: Abtretungsprozess.

Nicht möglich sind Abtretungen nach der ersten Zulassung in der Schweiz. Ein PW oder LNF kann maximal einmal abgetreten werden, ein Widerruf ist nicht möglich (Art. 22*a* Abs.2 und 3 CO_2-Verordnung).

Übernimmt ein Grossimporteur ein Fahrzeug eines Importeurs gemäss Art. 22*a* der CO_2-Verordnung, hat er sich zu vergewissern, dass dieses zur bestimmungsgemässen Nutzung in die Schweiz importiert und zugelassen wurde und nicht rechtsmissbräuchlich, einzig mit Blick auf den Handel mit den CO_2-Credits (siehe auch Kapitel 10).

11. Rechtsumgehungen

Im Rahmen des Vollzugs der CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen stellte das BFE in der Vergangenheit mutmasslich rechtsmissbräuchliche Aktivitäten fest. Rechtsmissbräuchliche Aktivitäten sind Handlungen, die einzig vorgenommen werden, um gesetzliche Vorgaben zu umgehen, per se jedoch nicht gegen den Wortlaut einer Gesetzgebung verstossen. Ein solches Verhalten erhält keinen Rechtsschutz (Art 2 Abs. 2 ZGB). Schwerpunktmässig wurden zwei Arten von mutmasslich rechtsmissbräuchlichem Verhalten beobachtet:

11.1 Zulassung von Fahrzeugen in nutzungsfremden Fahrzeugarten

Fahrzeuge werden so modifiziert, dass sie einer Fahrzeugart zugeordnet werden, die entweder höheren CO_2-Zielwerten unterstellt oder ganz vom Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen ausgenommen ist. Dies nicht, um sie als Fahrzeug der entsprechenden Art im Schweizer Verkehr einzusetzen, sondern nur, weil für diese Fahrzeugart höhere oder keine CO_2-Zielwerte in Kraft sind. Ist diese nach CO_2-Gesetz formell massgebende Erstzulassung erfolgt, werden die Fahrzeuge zurückgebaut und umgehend bzw. nach kurzer Frist als Fahrzeug der ursprünglichen Art erneut zugelassen.

Da es sich dabei um die zweite Inverkehrsetzung handelt, wird dieses Fahrzeug im Rahmen des CO_2-Vollzugs grundsätzlich nicht erfasst. Diese Erstzulassung hat keinen Selbstzweck – Nutzung des Fahrzeuges gemäss seiner Zulassung im Schweizer Verkehr – sondern ist einzig Mittel zum Zweck: Vermeidung der CO_2-Sanktion für das entsprechende Fahrzeug.
Ein solches Vorgehen ist daher als rechtsmissbräuchlich zu werten. Für die Festlegung der CO_2-Sanktion wird in einem solchen Fall die Zulassung gemäss der schlussendlichen Nutzung in der Schweiz herangezogen und nicht die Zulassung gemäss Zustand bei der Erstinverkehrsetzung.

11.2 Kurzzulassungen von Elektrofahrzeugen

Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) werden in die Schweiz importiert und formell in Verkehr gesetzt. Im Anschluss oder nach kürzerer Zeit werden die Fahrzeuge, die nicht oder kaum in der Schweiz genutzt worden sind, wieder ausser Verkehr gesetzt und möglicherweise auch wieder ins Ausland exportiert. Die Fahrzeuge werden also nicht zur bestimmungsgemässen Nutzung, nämlich dem Einsatz im Schweizer Verkehr importiert und zugelassen, sondern einzig zur Reduktion der durchschnittlichen CO_2-Emissionen einer dem CO_2-Gesetz unterstehenden Fahrzeugflotte. Auch diese Zulassung von E-Fahrzeugen hat keinen Selbstzweck – Nutzung des E-Fahrzeuges im Schweizer Verkehr – sondern ist einzig Mittel zum Zweck: Verminderung oder Vermeidung der CO_2-Sanktion bei einer unter das CO_2-Gesetz fallenden Fahrzeugflotte. Ein solches Vorgehen ist als rechtsmissbräuchlich zu werten.

11.3 Vorgehen mit rechtsmissbräuchlich zugelassenen Fahrzeugen

Die Vollzugsbehörden anerkennen keinerlei rechtsmissbräuchliche Handlungen im Rahmen des CO_2-Vollzugs und ergreifen im Fall von Missbräuchen entsprechende Massnahmen. So finden namentlich Fahrzeugzulassungen, die von den zwei hiervor umschriebenen Vorgehen betroffen sind, im Rahmen der CO_2-Emissionvorschriften keine Berücksichtigung.

12. Kontakte und Ansprechperson

Kontakt bei allgemeinen Rückfragen

Bei rechtlichen Fragen oder für Rückmeldungen zur Sanktionsberechnung und zur Datengrundlage steht Ihnen das Vollzugsteam des BFE gerne zur Verfügung:

PW:
Mirco Studer, Fachspezialist Energieeffizienter Verkehr:
mirco.studer@bfe.admin.ch, Tel. +41 (0)58 462 54 07

LNF:
Elias Zurfluh, Fachspezialist Energieeffizienter Verkehr:
elias.zurfluh@bfe.admin.ch, Tel. +41 (0)58 465 21 07

Kontakt bei Fragen in Bezug auf die Digitalisierung des CO_2-Vollzugs

Bei Rückfragen zur Digitalisierung des CO_2-Vollzugs stehen Ihnen Adolf Zobrist und Matthias Vogt gerne zur Verfügung: E-Mail: co2-auto@bfe.admin.ch, Tel. +41 (0)58 464 54 40