Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

CO_2-Emissionsvorschriften – revidierte CO_2-Verordnung und weitere relevante Informationen für Grossimporteure von Personenwagen für das Referenzjahr 2025

April 2025

Der Bundesrat hat am 2. April 2025 die revidierte CO_2-Verordnung in Kraft gesetzt. Die neuen Bestimmungen treten rückwirkend per 1. Januar 2025 in Kraft. Das vorliegende Informationsschreiben dient der Bekanntgabe der relevanten Bestimmungen der revidierten CO_2-Verordnung.
Im Rahmen der Kommunikation zum Jahreswechsel 2024/2025 hat das BFE bereits über die im Dezember 2024 bekannten Änderungen gemäss CO_2-Gesetz und CO_2-Verordnung informiert (Infoschreiben vom 9. Dezember 2024, verfügbar via SharePoint). Der Vollständigkeit halber werden relevante Bestimmungen aus den bereits verschickten Unterlagen im vorliegenden Dokument noch einmal aufgenommen.

1. Änderungen im CO_2-Gesetz

Das konsolidierte revidierte CO_2-Gesetz kann in der systematischen Rechtssammlung des Bundes eingesehen werden: SR 641.71 – CO_2-Gesetz.
Die vom Parlament beschlossenen Änderungen finden Sie hier: Vorlage der Redaktionskommission für die Schlussabstimmung
Die Botschaft zur Revision des CO_2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 finden Sie hier: Botschaft zur Revision des CO_2-Gesetzes.

1.1. Verschärfte Zielwerte für Personenwagen

Für die Jahre 2025 - 2029 gilt für Personenwagen (PW) ein Zielwert von 93.6 g CO_2/km. Ab dem Jahr 2030 reduziert sich der Zielwert auf 49.5 g CO_2/km (Art. 10 Abs. 1 Bst. a und c CO_2-Gesetz).

1.2. Anrechnung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe

Importeure und Hersteller können neu beantragen, dass die CO_2-Verminderung, die durch die Verwendung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe erzielt wird, bei der Berechnung der CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Hierfür müssen sie entsprechende Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge erneuerbarer synthetische Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet (Art. 11*a* Abs. 1 CO_2-Gesetz).

2. Änderungen in der CO_2-Verordnung

Die Änderungen der CO_2-Verordnung inkl. den Erläuterungen sowie die konsolidierte Fassung finden Sie hier: Bundesrat setzt revidierte CO_2-Verordnung in Kraft

2.1. Inkrafttreten der revidierten CO_2-Verordnung

Die CO_2-Verordnung mit den Ausführungsbestimmungen zum CO_2-Gesetz im Bereich Fahrzeuge tritt rückwirkend per 1. Januar 2025 in Kraft. Nachfolgend werden die wichtigsten Änderungen erläutert.

2.2. Formel zur Berechnung der Zielvorgabe

In der Revision des Mantelerlasses (seit 1. Januar 2025 in Kraft) wurde ein Teil der für 2025 geltenden Berechnungsparameter bereits abschliessend verabschiedet. Die Steigung der Zielwertgeraden für die Jahre 2025 - 2029 wurde nun im Rahmen der revidierten CO_2-Verordnung vom Bundesrat verabschiedet. Die Berechnungsformel für PW des Jahres 2025 lautet wie folgt (Anhang 4a, Ziffern 1 und 2):

Individuelle Zielvorgabe der Neuwagenflotte: $z + a * (M_{i,t} – Mt_{-2})$ wobei:

Parameter	Bezeichnung	Wert
z	Zielwert (in g CO_2/km)	93.6
a	Steigung der Zielwertgeraden	-0.0144
$M_{i,t}$	Durchschnittliches Leergewicht der Neuwagenflotte des Grossimporteurs (in kg)	Variabel nach Importeur
M_{t-2}	Referenzleergewicht (in kg)	1767

Die Berechnungsformel für das Jahr 2025 lautet vereinfacht somit wie folgt:

Individuelle Zielvorgabe = $93.6 – 0.0144*(M_{i,t} – 1767)$

Aufgrund der negativen Steigung der Zielwertgeraden, wird bei PW, die mittels einer Typengenehmigung zum Verkehr zugelassen werden, in der Vollzugspraxis vom «Leergewicht_bis» auf das «Leergewicht_von» umgestellt. Dadurch wird eine Benachteiligung der Importeure verhindert.

2.3. Berechnung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen einer Neuwagenflotte

Grundsätzlich werden die massgebenden CO_2-Emissionen einer Neuwagenflotte wie bisher über den Mittelwert der Neuwagenflotte ermittelt. Die CO_2-Verordnung sieht jedoch unterschiedliche Erleichterungen für Grossimporteure vor. Diese können die durchschnittlichen CO_2-Emissionen einer Neuwagenflotte oder die Emissionen einzelner Fahrzeuge rechnerisch reduzieren (Art. 27 i. V. m. Anhang 4c CO_2-Verordnung). Zur Berechnung der massgebenden durchschnittlichen CO_2-Emissionen einer Neuwagenflotte sind somit die nachfolgend beschriebenen Bestimmungen zu berücksichtigen. Die Herleitung der massgebenden durchschnittlichen CO_2-Emissionen ist zudem im Berechnungsbeispiel für Grossimporteure auf der BFE-Website dokumentiert.

2.3.1. Verminderung durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

Neu haben Importeure die Möglichkeit, mittels Anrechnung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte zu senken (Art. 11a CO_2-Gesetz i. V. m. Art. 26b CO_2-Verordnung). Als erneuerbare synthetische Treibstoffe gelten synthetische Treibstoffe, die unter Verwendung von anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden (Art. 26b Abs. 2 Bst. a CO_2-Verordnung).

Wird einem Fahrzeugimporteur eine bestimmte Menge erneuerbarer synthetischer Treibstoff vertraglich zugerechnet, so kann der Importeur beantragen, dass die durch die Verwendung dieses Treibstoffs erzielte CO_2-Verminderung bei der Berechnung der massgebenden CO_2-Emissionen seiner Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Die Verminderung wird dabei auf die CO_2-Emissionen in g CO_2/km unter Berücksichtigung der durchschnittlichen erwarteten Lebensfahrleistung der Personenwagen umgerechnet (Art. 26b Abs. 2 CO_2-Verordnung). Bei der Anrechnung wird nicht nach der Antriebsart der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte unterschieden, sondern lediglich nach dem ersetzten fossilen Treibstoff. Es ist folglich irrelevant, ob die Fahrzeuge in der Neuwagenflotte den fraglichen Treibstoff im Einzelfall verwenden können oder nicht.

Der Nachweis, dass der ökologische Mehrwert der anzurechnenden synthetischen Treibstoffe ausschliesslich an die Flotte des gesuchstellenden Fahrzeugimporteurs angerechnet wird (und nicht an andere gesetzliche Pflichten oder andere Importeure), wird mit der Zuweisung auf dem Herkunftsnachweis im HKN-System 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. Der physische Stoffffluss, bzw. die Abgabe zwecks Verbrauchs im Verkehr, ist dabei von der Anrechnung an die Neuwagenflotte entkoppelt. Will ein Grossimporteur von Fahrzeugen eine CO_2-Verminderung durch den Einsatz von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen für eine Neuwagenflotte geltend machen, so hat er das entsprechende Gesuch jeweils bis zum 31. Januar nach Ende des Betrachtungsjahres beim BFE einzureichen.

- Umsetzung: Über die detaillierten Prozesse für die Anrechnung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe wird zu einem späteren Zeitpunkt informiert.

- Berechnung: Die Berechnung der Verminderung der CO_2-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt gemäss Anhang 4b der CO_2-Verordnung. Sie wird zudem im Kontext der Überprüfung der Einhaltung der Zielvorgabe im Berechnungsbeispiel für Grossimporteure als Praxisbeispiel dokumentiert.

2.3.2. Erleichterungen bei emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen (Zielmarktanteile)

Grossimporteuren wird während einer begrenzten Zeit eine Erleichterung für das Erreichen der Zielwerte gewährt (auf der Grundlage von Art. 12 Abs. 4 CO_2-Gesetz). Diese Erleichterung wird an den Anteil von emissionsarmen und emissionsfreien Personenwagen in der Neuwagenflotte geknüpft und soll somit einen zusätzlichen Anreiz setzen, vermehrt Fahrzeuge mit tiefen CO_2-Emissionen zum Verkehr zuzulassen (Art. 12 Abs. 4 CO_2-Gesetz i. V. m. art. 26c Abs. 1 CO_2-Verordnung).

Analog zur entsprechenden Regelung in der EU wird unter Berücksichtigung der Schweizer Marktgegebenheiten ein Schwellenwert für den Anteil solcher Fahrzeuge definiert. Dieser ist in der Schweiz für die Jahre 2025 - 2027 variabel. Überschreitet der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs den Schwellenwert (Art. 26c Abs. 1 bst. a), werden die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte rechnerisch um die Überschreitung in Prozent vermindert, wobei bei Personenwagen jährlich ein maximaler Reduktionssatz gilt (Abs. 3). Das Verfehlen des Schwellenwerts hat keine Konsequenz. Emissionsarme Personenwagen werden für die Erreichung des Schwellenwerts analog zur EU-Regelung gemäss ihrem CO_2-Ausstoss gewichtet. Als emissionsarm gelten Personenwagen mit einem CO_2-Ausstoss von maximal rund 71 g CO_2/km (Anhang 4c Ziffer 1 CO_2-Verordnung). Der Schwellenwert und der maximale Reduktionssatz lauten für die Jahre 2025 – 2027 wie folgt:

Jahr	Schwellenwert	Max. Reduktionssatz
2025	23%	7%
2026	24%	6%
2027	25%	5%

2.3.3. Verminderung der CO_2-Emissionen durch Ökoinnovationen und Biogas

Die bisherigen Bestimmungen zur Reduktion der CO_2-Emissionen durch Ökoinnovationen und Biogas bleiben bestehen. Demnach werden die CO_2-Emissionen von PW, die mit Erdgasbetrieben werden können, um 20 Prozent reduziert (Art. 26a CO_2-Verordnung). In Bezug auf die Ökoinnovationen bleiben weiterhin jene Technologien anrechenbar, die auch von der europäischen Kommission gemäss Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 anerkannt werden (Art. 26 CO_2-Verordnung). Die CO_2-Emissionen von PW, die über Ökoinnovationen verfügen oder mit Erdgas angetrieben werden können, werden arithmetisch auf einen Hundertstel Gramm CO_2/km gerundet (Art. 26a Abs. 2 Bst. a CO_2-Verordnung).

2.4. Berechnung der Sanktion für Grossimporteure

Ein Beispiel für die Sanktionsberechnung für Grossimporteure des Jahres 2025 ist auf der Website des BFE einsehbar.

2.5. Änderung Geltungsbereich von Personenwagen

Neu sind Militärfahrzeuge, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden (gemäss Art. 4 Bst. a VMSV), vom Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften ausgenommen. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge aller Kategorien mit Armeekennzeichen, die für die Truppe bestimmt sind, nicht aber für die Militärverwaltung oder andere Zwecke.

3. Weitere relevante Informationen für das Jahr 2025

3.1. Ende der Übergangsbestimmung des Geltungsbereichs für Gebrauchtwagen

Bis Ende 2023 fielen Fahrzeuge, die vor mehr als 6 Monaten vor der Zollanmeldung im Ausland zum Verkehr zugelassen worden sind, nicht in den Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften. Seit dem Jahr 2024 fallen Fahrzeuge, die zwischen 6 und 12 Monate vor der Zollanmeldung zum Verkehr im Ausland zugelassen worden sind, ebenfalls in den Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften - dies jedoch nur, wenn sie zum Zeitpunkt der Zollanmeldung eine Fahrleistung von weniger als 5000 km aufweisen (Art. 17*d* Abs. 3 Bst. b Ziff. 1 CO_2-Verordnung). Für Fahrzeuge, die bis zum 31.12.2023 beim Schweizer Zoll angemeldet wurden, galt im Jahr 2024 übergangsweise noch die altrechtliche Bestimmung. Diese Übergangsbestimmung endete am 31. Dezember 2024. Seit dem 1. Januar 2025 gelten somit für alle Fahrzeugarten dieselben Bestimmungen in Bezug auf die Fristen, unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Zollanmeldung.

3.2. Zielwertüberschreitung und Sanktionsbeträge 2025

CO_2-Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung der Sanktion auf einen Hundertstel abgerundet (Art. 30 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Die zu entrichtenden Sanktionsbeträge bei Überschreiten der individuellen Zielvorgabe betragen für das Referenzjahr 2025 für jedes Gramm CO_2/km über der individuellen Zielvorgabe CHF 95.- (Anhang 5 CO_2-Verordnung).

3.3. Wichtige Hinweise für Fahrzeuge, die zollbefreit in die Schweiz kommen und zum Verkehr zugelassen werden

Fahrzeuge, die zollbefreit in die Schweiz eingeführt werden und in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden, sind grundsätzlich dem Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschrften unterstellt. Dies wurde bisher nicht so gehandhabt. Die betroffenen Fahrzeuge wurden im Rahmen der CO_2-Emissionsvorschriften bisher fälschlicherweise nicht berücksichtigt. Ab dem 22. April 2025 werden entsprechende Fahrzeuge in den Neuwagenflotten der Grossimporteure berücksichtigt. Für zollbefreite Fahrzeuge wird die Frist betreffend Gebrauchtwagen analog zu den übrigen Fahrzeugen berechnet und entspricht dem Zeitraum zwischen der ersten Zulassung im Ausland und dem Datum der Zollanmeldung in der Schweiz.

3.4. Umsetzung Abtretungen ab dem 1. Januar 2025

Möchte ein Importeur ein von ihm importiertes Fahrzeug an einen Grossimporteur abtreten, hat die Abtretungsmeldung an das BFE vor der Schweizer Erstinverkehrsetzung des Fahrzeugs zu erfolgen (Art. 22*a* Abs. 2 CO_2-Verordnung). Bis Ende 2024 wurden die beiden massgebenden Ereignisse (Abtretungsmeldung und Schweizer Erstinverkehrsetzung) tagesscharf erfasst. Dadurch wurden Abtretungsmeldungen, die am gleichen Tag wie die Schweizer Erstinverkehrsetzung erfolgten generell berücksichtigt. Seit dem 1. Januar 2025 ist ein genauerer Abgleich möglich. Dies hat zur Folge, dass Abtretungen, die am gleichen Tag wie die Schweizer Erstinverkehrsetzung gemeldet werden, nur noch dann berücksichtigt werden, wenn die Meldung zeitlich vor der Inverkehrsetzung erfolgt. Andernfalls ist die Abtretung ungültig.

Seit dem 2. Quartal 2024 werden Abtretungen via das eGovernment Portal UVEK gemeldet. In wenigen Ausnahmefällen können diese Abtretungen von den neuen Systemen (eGovernment Portal UVEK 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 seit dem Jahr 2025 auf der BFE-Website verfügbar: Abtretungsprozess.

3.5. Verarbeitung modifizierter Fahrzeuge

Fahrzeuge, die vor der Erstinverkehrsetzung dahingehend modifiziert werden, dass sie nicht mehr auf Basis des CoC zum Verkehr zugelassen werden können, wurden bislang im Rahmen der CO_2-Emissionsvorschriften mit dem modifizierten Gewicht und den CO_2-Emissionen gemäss CoC-Basisfahrzeug berücksichtigt. Da in der Regel durch Modifikationen das Leergewicht zunimmt, wurden in der Vergangenheit bei solchen Fahrzeugen oft zu tiefe CO_2-Emissionen verwendet. Der Importeur hat seit dem Jahr 2025 die Wahl, ob er sämtliche Daten gemäss CoC geltend machen möchte oder jene des modifizierten Fahrzeugs. Im ersten Fall kann der Importeur die Vorgaben aus der CO_2-Gesetzgebung über die gewohnten Prozesse abwickeln (KDI-Portal und eGovernment Portal UVEK). Für den Fall, dass der Importeur die Daten des modifizierten Fahrzeugs geltend machen möchte, haben ASTRA und BFE einen entsprechenden Workaround entwickelt. In diesem Fall sind Importeure angehalten sich vor der Registrierung des Fahrzeugs auf dem KDI-Portal mit dem ASTRA oder dem BFE in Verbindung zu setzen. Möchte ein Importeur die Daten des modifizierten Fahrzeugs geltend machen, hat er zudem einen Nachweis der CO_2-Emissionen einer amtlich anerkannten Prüfstelle zu erbringen. Alternativ werden die CO_2-Emissionen auf Basis der Berechnungsformeln von Anhang 4 der CO_2-Verordnung ermittelt.
Diese Regelung gilt explizit nicht für mehrstufige Fahrzeuge, die für eine Zulassung vervollständigt werden müssen.

3.6. Aktualisierung Richtlinie CO_2-Vollzug

Das BFE aktualisiert hinsichtlich der neuen Bestimmungen der CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge die bestehende Richtlinie für Grossimporteure- Die Richtlinie beinhaltet die zentralen Prozesse und weitere wichtige Informationen zum CO_2-Vollzug. Sie wird bis spätestens 1. Mai 2025 in einer aktualisierten Fassung auf der Website des BFE bereitgestellt: www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Dokumente → Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften für Neuwagen. Richtlinie für Grossimporteure

4. Kontakt bei Rückfragen

Weitere Informationen sind auf der Website des BFE verfügbar: www.bfe.admin.ch/auto-co2

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 zur 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