



Oktober 2025

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge Richtlinie für Importeure von schweren Fahrzeugen 2025

Inhalt

1.	Ziel und Zweck	2
2.	Vollzugs- und Reportingprozesse	2
2.1	Überblick über den Vollzugsprozess.....	2
2.2	Prozess für die Jahresabrechnung.....	3
2.3	Prozess für die Quartalsabrechnung.....	4
2.4	Format und Struktur der Datensätze.....	5
2.5	Organisatorische Aspekte und Datenaustausch.....	5
3.	Importeure von schweren Fahrzeugen	5
3.1	Definition des Importeurs (Art. 17g CO ₂ -Verordnung).....	5
3.2	Anmeldepflicht Importeure (Art. 23a CO ₂ -Verordnung).....	5
3.3	Übernahme von Fahrzeugen.....	5
4.	Massgebliche Daten, Geltungsbereich und Sanktionsberechnung	6
4.1	Massgebliches Verfahren für die Bestimmung der CO ₂ -Emissionen und der Subgruppe.....	6
4.2	Datenquellen.....	6
4.3	Dem Geltungsbereich unterstellte Fahrzeuge (Art. 17c ^{bis} Abs. 1 CO ₂ -Verordnung).....	6
4.4	Vom Geltungsbereich ausgenommene Fahrzeuge (Art. 17c ^{bis} Abs. 3 CO ₂ -Verordnung).....	7
4.5	Erstmaliges Inverkehrsetzen und Occasionsfahrzeuge.....	8
4.6	Zielvorgabe, durchschnittliche CO ₂ -Emissionen und Sanktion: Datengrundlage und Berechnung.....	8
5.	Verminderung der Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe	9
6.	Kontakt bei Rückfragen	11

Bundesamt für Energie BFE
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 56 11, Fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
<http://www.bfe.admin.ch/>





Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

1. Ziel und Zweck

In dieser Richtlinie werden die zentralen Prozesse im Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften gemäss Art. 10 ff. des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) und Art. 17a ff. der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012 (SR 641.711) für Importeure von schweren Fahrzeugen (hier: schwere Nutzfahrzeuge, SNF) abgebildet. Insbesondere präzisiert sie die operative Umsetzung im Umgang mit Daten und informiert über weitere Themen des CO₂-Vollzugs.

Die vorliegende Richtlinie adressiert Importeure von SNF, soweit diese den CO₂-Zielwerten unterstehen.

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 CO₂-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 einer Änderung der Gesetzgebung entsprechend angepasst.

2. Vollzugs- und Reportingprozesse

2.1 Überblick über den Vollzugsprozess

Vorbemerkung: Die für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften benötigten Daten werden teilweise bereits anlässlich der Zulassung des Fahrzeugs erfasst (sog. Zulassungsdaten) und sind dem BFE somit ab diesem Zeitpunkt zugänglich. Diejenigen Daten, die die Importeure bei der Zulassung nicht bekanntgeben müssen, die das BFE für den CO₂-Vollzug jedoch benötigt (namentlich die sog. VECTO-Daten und ggf. Daten für das Basisfahrzeug), müssen die Importeur in einem separaten Schritt beim BFE einreichen.

Abbildung 1 zeigt einen Überblick über das Vollzugsverfahren. Die Abrechnung über die in einem bestimmten Kalenderjahr («Referenzjahr» gemäss CO₂-Verordnung) zugelassenen Fahrzeuge erfolgt im Folgejahr.

Die Importeure müssen dem BFE (bzw. dem ASTRA) diejenigen Daten bekanntgeben, die das BFE für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften benötigt (Art. 23a CO₂-Verordnung).

Die für die Zuweisung des Fahrzeugs zum Importeur erforderlichen Daten müssen die Importeure vor der Inverkehrsetzung des Fahrzeugs bekanntgeben. Liegt für das Fahrzeug eine schweizerische Typengenehmigung (TG), ein Datenblatt oder in Zukunft ein elektronisches COC (eCOC) vor, muss der Importeur vor der Zulassung keine weiteren Schritte im Hinblick auf den Vollzug der CO₂ Emissionsvorschriften unternehmen. Die Pflicht gemäss Art. 23a Abs. 1 Bst. a CO₂-Verordnung – die Bekanntgabe der für die Zuweisung des Fahrzeugs zum Importeur erforderlichen Daten an das ASTRA – ist durch die bei der Fahrzeugzulassung ohnehin einzureichenden Dokumente erfüllt. Wenn für ein Fahrzeug weder eine schweizerische Typengenehmigung, noch ein Datenblatt noch ein eCOC vorliegt, muss der Importeur dem BFE vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen die Daten bekanntgeben, die für die Zuweisung des Fahrzeugs zum Importeur erforderlich sind (Art. 23a Abs. 1 Bst. b CO₂-Verordnung). Dies erfolgt im Rahmen der sog. Bescheinigung. Anlässlich der Bescheinigung erfragt das BFE beim Importeur aus prozessökonomischen Gründen auch die weiteren Vollzugsdaten – also diejenigen Daten, die für die



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Berechnung der CO₂-Sanktion erforderlich sind; insb. die VECTO-Daten. Diese Daten müssen die Importeure dem BFE in jedem Fall bis zum 31. März des Folgejahres bekanntgeben (Art. 23a Abs. 2 CO₂-Verordnung) .

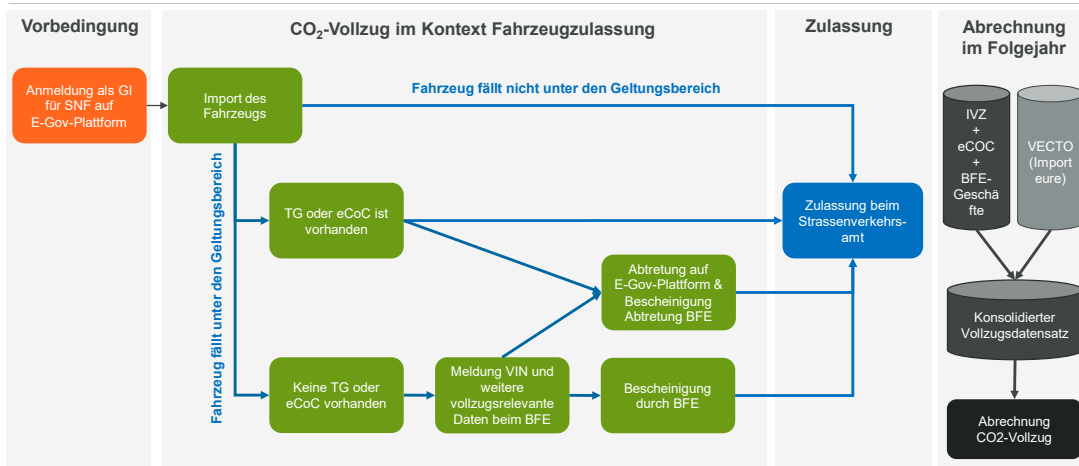


Abbildung 1 Überblick über den Vollzugsprozess der CO₂-Emissionsvorschriften für schwere Fahrzeuge

2.2 Prozess für die Jahresabrechnung

Abbildung 2 zeigt den Prozess der Datenübermittlung und -aufbereitung. Das BFE übermittelt den Importeuren nach Ablauf des Referenzjahrs eine Liste der ihm gestützt auf Art. 23a Abs. 1 CO₂-Verordnung gemeldeten Fahrzeuge, die gemäss den IVZ-Daten im Referenzjahr erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt wurden. Weil im Rahmen der Zulassung nicht sämtliche für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften erforderlichen Daten erfasst werden (siehe Vorbemerkung zu Kapitel 2.1), können in dieser Liste auch Fahrzeuge enthalten sein, welche nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen. Diese tendenziell zu viele Fahrzeuge umfassende Liste dient dazu, zu allen gemäss den IVZ-Daten unterstellten Fahrzeugen VECTO-Daten vom Importeur zu erhalten und dadurch bestehende Unschärfen in den Datensystemen des Bundes abzudecken (vgl. Kapitel 4). In diesem Prozessschritt sind die für den Vollzug benötigten Datengrundlage somit noch nicht vollständig erfasst, womit eine detaillierte Prüfung der Fahrzeuglisten durch die Importeure verfrüht wäre.

Bis spätestens zum 31. März des Folgejahres müssen die Importeure dem BFE die Daten bekanntgeben, die für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind (Art. 23a Abs. 2 CO₂-Verordnung, Datenquellen vgl. Kapitel 4). Dabei handelt es sich in erster Linie um die sog. VECTO-Daten. Reicht der Importeur nicht fristgerecht VECTO-Daten ein, so berechnet das BFE die Sanktion gestützt auf die ihm bis zu diesem Zeitpunkt bekanntgegebenen Daten (vgl. betreffend CO₂-Emissionen Art. 25a Abs. 2 CO₂-Verordnung).

Das BFE prüft anschliessend die bis zum 31. März eingereichten Daten und klärt allfällige Fragen mit dem Importeur. Erfahrungsgemäss können auch hier noch Datenlücken verbleiben; ggf. fordert das BFE den Importeur auf, die fehlenden Daten einzureichen. Diese Daten (Art. 23a Abs. 2 CO₂-Verordnung) bilden zusammen mit den vor der Zulassung bekanntgegebenen Daten (Art. 23a Abs. 1 CO₂-Verordnung) sowie den Daten betreffend Abtretungen (Art. 22a CO₂-Verordnung) den sog. Vollzugsdatensatz. Dieser ist die Grundlage für die Frage der Unterstellung eines Fahrzeugs unter den Geltungsbereich, für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe (Art. 11 CO₂-Gesetz i.V.m. Art. 24 CO₂-Verordnung), für die Bestimmung der CO₂-Emissionen (Art. 25a CO₂-Verordnung) und für die Berechnung der Sanktion



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

(Art. 13 CO₂-Gesetz). Gestützt auf den vollständigen Vollzugsdatensatz bereinigt das BFE die Fahrzeugliste, so dass sie dem Geltungsbereich nach Art. 17c^{bis} der CO₂-Verordnung entspricht. Für die unterstellten Fahrzeuge erstellt das BFE sodann eine provisorische Abrechnung und gewährt dem Importeur dazu das rechtliche Gehör. Die Importeure sind angehalten, die nach Einreichung der VECTO-Daten vom BFE aufbereiteten Vollzugsdaten zu prüfen und dem BFE Rückfragen sowie allfällig abweichende Daten zu melden. Dies insbesondere bezüglich der Vollständigkeit der Fahrzeugliste, Ein- oder Mehrstufigkeit, der Achskonfiguration und dem verwendeten Gewicht.

Anschliessend erstellt das BFE die definitive Abrechnung und stellt die allfällige Sanktion in Rechnung. Der gesamte Prozess soll bis zum 30. Juni des Folgejahres abgeschlossen sein.

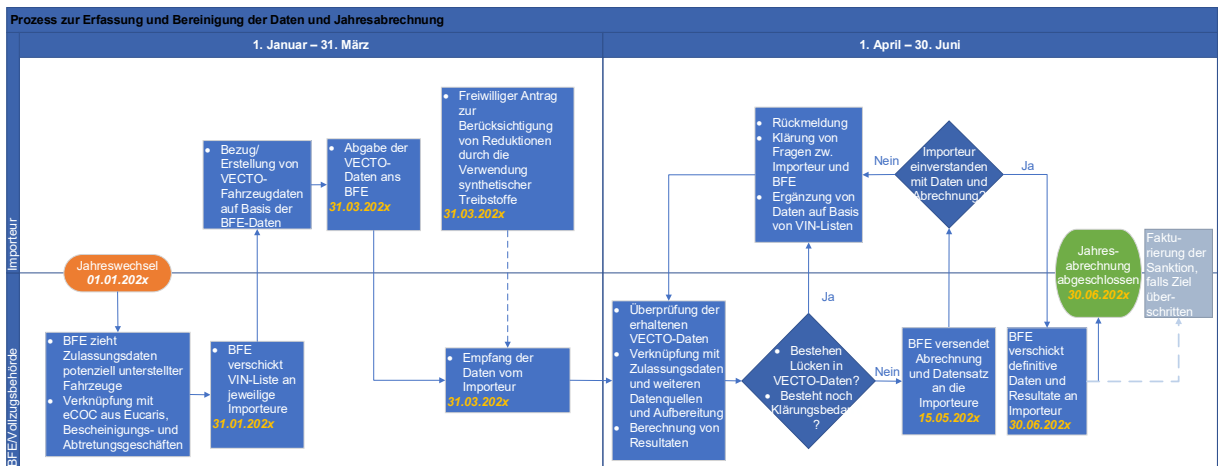


Abbildung 2 Prozess und Zeitplan für die jährliche Datenmeldung und -verarbeitung. Fristen in orange.

2.3 Prozess für die Quartalsabrechnung

Das BFE übermittelt den Importeuren vierteljährlich die kumulierten Zulassungsdaten für das laufende Jahr. Die Importeure können dem BFE bereits für die Abrechnungen der ersten drei Quartale sämtliche hierzu benötigten Daten (namentlich VECTO-Daten) übermitteln. Falls keine VECTO-Daten übermittelt werden, erstellt das BFE die Quartalsabrechnung gestützt auf die ihm bis zum jeweiligen Zeitpunkt bekanntgegebenen Daten (vgl. betreffend CO₂-Emissionen Art. 25a Abs. 2 CO₂-Verordnung). Die quartalsweisen Sanktionsresultate sind indikativ und dienen der Information des Importeurs über den Stand der Zielerreichung. Die Quartalsabrechnungen laufen analog zur Jahresrechnung ab.

Eine Liste der jährlichen und quartalsweisen Termine und Fristen wird durch das BFE separat kommuniziert.

Wünscht ein Importeur zusätzlich zu den Jahres- und Quartalsabrechnungen Zugang zu den Zulassungsdaten (z.B. um den Abgleich kontinuierlicher und automatisierter durchführen zu können), so kann er beim ASTRA gebührenpflichtig Standarddatensätze bestellen. Siehe: [Fahrzeugdaten](#) → [Übersicht Informationsprodukte Fahrzeugdaten](#) → "NEUZU_IMPORTEUR".



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

2.4 Format und Struktur der Datensätze

Zur Sanktionsberechnung liefert der Importeur dem BFE die VECTO-Daten wahlweise als MRF (Manufacturer's Record File) und/oder als CIF (Customer Information File) gemäss der konsolidierten Fassung der EU-Verordnung 2017/2400. Es ist eine xml-Datei pro Fahrzeug zu liefern. Andere Formate wie vsum, Excel- oder PDF-Files sind nicht zulässig.

Die Datenlieferung soll jeweils sämtliche Fahrzeuge in der kumulierten Zulassungsliste des laufenden Jahres abdecken, soweit VECTO-Daten verfügbar sind.

Gemäss EU-Verordnung sind die Hersteller von schweren Fahrzeugen verpflichtet, die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch für die Zertifizierung jedes neuen Fahrzeugs mit der neuesten verfügbaren Version von VECTO zu ermitteln (Art. 9, Verordnung 2017/2400). Der Reportingprozess in der Schweiz berücksichtigt die nach der EU-Verordnung zertifizierten VECTO-Ergebnisse.

2.5 Organisatorische Aspekte und Datenaustausch

CO₂-Gesetz und -Verordnung richten sich an die Importeure. Diese unterstehen den CO₂-Emissionsvorschriften und müssen die Daten gemäss Art. 23a CO₂-Verordnung bekannt geben. Die zuständige Kontaktperson ergibt sich aus der Anmeldung des Importeurs auf dem [eGovernment-Portal des UVEK](#) und dem Sharepoint.

Der Austausch von Zulassungs- und VECTO-Daten zwischen dem Importeur und dem BFE für die jährliche und quartalsweise Abrechnung erfolgt via [Sharepoint](#). Hierzu wird für jeden Importeur eine individuelle, geschützte Unterseite eingerichtet.

3. Importeure von schweren Fahrzeugen

3.1 Definition des Importeurs (Art. 17g CO₂-Verordnung)

In erster Linie gilt derjenige als Importeur, der dem BFE die Daten nach Artikel 23a Absatz 1 Buchstabe b CO₂-Verordnung bekanntgibt. Liegt keine solche Datenbekanntgabe vor, so gilt als Importeur, wer im IVZ als solcher erfasst ist: bei einer Zulassung mit einer Schweizer Typengenehmigung bzw. Datenblatt deren Inhaber, bei einer Zulassung mit elektronischem Datenblatt bzw. elektronischem COC der Importeur gemäss Importmeldung (Identifikation über UID).

In Ausnahmefällen, bei denen weder eine Datenbekanntgabe, noch ein elektronisches Datenblatt, noch eine Typengenehmigung bzw. ein entsprechendes Datenblatt vorliegen, gilt derjenige als Importeur, der gemäss Zollanmeldung Importeur des Fahrzeuges ist.

3.2 Anmeldepflicht Importeure (Art. 23a CO₂-Verordnung)

Die durch die Importeure vorzunehmende Meldung der Daten (Art. 23a CO₂-Verordnung) sowie die Meldung von Abtretungen (Art. 22a Abs. 2 CO₂-Verordnung) erfolgen über das [eGovernment-Portal des UVEK](#). Um diese Schritte vornehmen zu können, müssen sich die Importeure vorgängig auf dem [eGovernment-Portal des UVEK](#) anmelden. Sie bleiben angemeldet bis auf Widerruf.

3.3 Übernahme von Fahrzeugen

Jeder Importeur hat die Möglichkeit, Fahrzeuge für die CO₂-Sanktionsberechnung einem Grossimporteur abzutreten. Dieser übernimmt die betroffenen Fahrzeuge, womit diese Fahrzeuge Teil seiner für die Berechnung der CO₂-Sanktion massgebenden Neuwagenflotte werden (Art. 22a Abs. 1 CO₂-Verordnung). Die Abtretung muss dem BFE vor der erstmaligen Inverkehrsetzung in der Schweiz via das [eGovernment-Portal des UVEK](#) gemeldet werden.

Wird eine Abtretung für einen Dritten vorgenommen, muss zwingend eine Abtretungsvollmacht vorhanden sein (E-Gov-Service «Abtretungsvollmachten»). Die Vergabe von Admin-Rechten entfaltet in



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Bezug auf Abtretungen keine rechtliche Wirkung. Abtretungen nach der ersten Zulassung sind nicht möglich. Ein Fahrzeug kann maximal einmal abgetreten werden, ein Widerruf ist nicht möglich (Art. 22a Abs. 3 CO₂-Verordnung). Übernimmt ein Grossimporteur ein Fahrzeug eines Importeurs gemäss Art. 22a der CO₂-Verordnung, hat er sich zu vergewissern, dass dieses zur bestimmungsgemässen Nutzung in die Schweiz importiert und zugelassen wurde.

4. Massgebliche Daten, Geltungsbereich und Sanktionsberechnung

4.1 Massgebliches Verfahren für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und der Subgruppe

Bei den schweren Fahrzeugen werden für die Berechnung der Sanktion die CO₂-Emissionswerte und die Einteilung in Subgruppen auf Basis des VECTO-Simulationsverfahrens (Art. 25a Abs. 1 CO₂-Verordnung) verwendet. Dieses ist Teil der europäischen Gesamtgenehmigung und ist auch für in der Schweiz typengenehmigte Fahrzeuge Pflicht. Bei mehrstufigen Fahrzeugen ist der Zustand als Basisfahrzeug massgebend, da sich die VECTO-Zertifizierung darauf bezieht (Art. 17c^{bis} Abs. 2 CO₂-Verordnung).

Die Berechnung der CO₂-Emissionswerte eines schweren Fahrzeugs basiert auf Anhang I Ziffer 2.2 der Verordnung (EU) 2019/1242 (Art. 25a Abs. 1 Bst. b CO₂-Verordnung). Dabei wird je Fahrzeug ein über die verschiedenen Einsatzprofile gewichteter Emissionswert herangezogen.

4.2 Datenquellen

Die für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte verwendeten Daten müssen entweder vom Hersteller stammen oder sonst aus einem Dokument entnommen worden sein, das vom Fahrzeughersteller, von einer staatlichen Behörde oder einer staatlich anerkannten in- oder ausländischen Prüfstelle¹ stammt und dem Certificate of Conformity (CoC) gleichwertig² ist (Art. 24 CO₂-Verordnung). Die zulässigen Quellen umfassen insbesondere die elektronischen Daten aus den Herstellersystemen (CIF, MRF) und CIF bzw. COC in Papierform. Für ein Fahrzeug werden alle Datenpunkte, soweit verfügbar, aus derselben Quelle entnommen.

4.3 Dem Geltungsbereich unterstellte Fahrzeuge (Art. 17c^{bis} Abs. 1 CO₂-Verordnung)

Massgebend für die Beurteilung, ob ein Fahrzeug unterstellt ist, ist Artikel 17c^{bis} der CO₂-Verordnung. Das BFE bereitet auf dieser Grundlage die Vollzugsdaten vor wie unten beschrieben. Im Fall von Datenlücken fordert das BFE den Importeur auf, die fehlenden Daten nachzureichen.

- Lastwagen (Fahrzeugart 35) und Sattelschlepper (Fahrzeugart 38) mit Achskonfiguration 4x2 mit mehr als 16t Gesamt- bzw. Garantiegewicht (gemäss Vorschlag des Bundesrats soll analog zur EU-Regelung künftig allein das Garantiegewicht massgeblich sein).

Die Fahrzeugart wird anhand der ersten Inverkehrsetzung in der Schweiz aus IVZ bestimmt. Die Achskonfiguration wird aus den Bescheinigungs- oder VECTO-Daten des Importeurs bestimmt (vgl. Art. 23a CO₂-Verordnung); falls diese Daten nicht verfügbar sind, wird sie aus der Anzahl Achsen und der Antriebsart (Allradantrieb «A» und geländegängiger Antrieb «G» bei Erstzulassung wird ausgelegt als mehrere Antriebsachsen) aus IVZ abgeleitet.

Bei mehrstufigen Fahrzeugen (dem allergrössten Teil der Lastwagen) ist der Zustand als Basisfahrzeug massgebend. Als massgebliches Gewicht wird bei Lastwagen folglich, soweit verfügbar, das Garantiegewicht gemäss Bescheinigung oder VECTO-Daten (vgl. Art. 23a CO₂-Verordnung) herangezogen.

¹ Staatlich anerkannten Prüfstelle gemäss Anhang 2 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (SR 741.511)

² Konformitätsbeglaubigung oder Konformitätsbewertung (Art. 2 Bst. m und n, TGV 741.511)



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Bei einstufigen Fahrzeugen (dem allergrössten Teil der Sattelschlepper) ist nicht der Zustand als Basisfahrzeug, sondern der Zustand gemäss Inverkehrsetzung massgebend (Art. 17c^{bis} CO₂-Verordnung e contrario). Folglich wird bei Sattelschleppern das Gesamtgewicht aus IVZ verwendet.

- Alle Lastwagen und Sattelschlepper mit Achskonfiguration 6x2. Die Achskonfiguration wird aus den Bescheinigungs- oder VECTO-Daten des Importeurs bestimmt; falls diese Daten nicht verfügbar sind, wird sie aus der Anzahl Achsen und der Antriebsart aus IVZ abgeleitet (vgl. oben).

Die Importeure sind angehalten, die nach Einreichung der VECTO-Daten vom BFE aufbereiteten Vollzugsdaten zu prüfen und dem BFE Rückfragen sowie allfällig abweichende Daten zu melden.

Fahrzeuge, die nicht den oben aufgeführten Kriterien entsprechen, fallen nicht unter den Geltungsbereich (z.B. Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen).

Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 VTS (Kontrollschilder mit hellblauem Grund und schwarzer Schrift) gelten nicht als Lastwagen oder als Sattelschlepper und fallen folglich nicht unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften.

4.4 Vom Geltungsbereich ausgenommene Fahrzeuge (Art. 17c^{bis} Abs. 3 CO₂-Verordnung)

Massgebend für die Beurteilung, ob ein Fahrzeug vom Geltungsbereich ausgenommen ist, ist der Zustand bei der Erstzulassung in der Schweiz. Vom Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommen sind:

- Kehrlichtabfuhrfahrzeuge: Kehrlichtabfuhrfahrzeuge werden durch die Karosseriefornen 150 und 355 gemäss dem Anhang IV/d zu den Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte des ASTRA identifiziert. Hinweis: Kehrlichtabfuhrfahrzeuge gelten in der Schweiz als Transportmotorwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS und namentlich nicht als Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 VTS. Transportmotorwagen nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe f VTS fallen grundsätzlich in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Art. 17c^{bis} Abs. 1), Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 VTS hingegen nicht. In der EU gelten Kehrlichtabfuhrfahrzeuge als von den CO₂-Emissionsvorschriften ausgenommene Arbeitsfahrzeuge. Daher ist diese Ausnahme vom Geltungsbereich im Schweizer Recht explizit geregelt. Nicht als Kehrlichtabfuhrfahrzeuge gelten z.B. Hakengeräte mit Ladekran, welche zwar zum Kehrlichttransport verwendet werden können, jedoch keinen spezifischen Aufbau dafür haben und bei der Zulassung auch nicht die entsprechende Karosserieform aufweisen.
- Ausnahmefahrzeuge nach Artikel 25 VTS. Diese Fahrzeuge werden durch die Fahrzeugart 50 bzw. durch Kontrollschilder mit hellbraunem Grund und schwarzer Schrift identifiziert. In der EU-Regelung werden Arbeitsfahrzeuge im Gegensatz dazu durch eine Liste von Karosseriefornen definiert, welche etwa Fahrzeuge mit Hakenlift, Kipper und Betonmischer umfasst (vgl. Verordnung (EU) 2017/2400).
- Militärfahrzeuge mit Armeekennzeichen (Kontrollschilder mit schattenschwarzem Grund und weisser Schrift) gemäss Artikel 4 Buchstabe a VMSV, welche zudem für die Truppe bestimmt sind. Militärfahrzeuge für weitere Einsatzzwecke, zum Beispiel für die Militärverwaltung, bleiben weiterhin unterstellt. 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 (bei der Ausschreibung bzw. in den Rahmenverträgen wird dies in der Regel noch nicht erfasst bzw. ausgewiesen). Das BFE schliesst die entsprechenden Fahrzeuge im Rahmen der Abrechnungen vom Geltungsbereich der CO₂-



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Emissionsvorschriften 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.

- Vor Juli 2019 verzollte Fahrzeuge. Mit dieser Bestimmung werden unter anderem diejenigen Fahrzeuge ausgeschlossen, deren CO₂-Emissionen nicht mittels des VECTO-Simulationstools bestimmt werden mussten.

Es gilt keine allgemeine Ausnahme allein aufgrund fehlender VECTO-Zertifizierung.

Arbeitsfahrzeuge nach Artikel 13 fallen nicht unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften und es besteht deshalb auch keine Ausnahmebestimmung dazu.

4.5 Erstmaliges Inverkehrsetzen und Occasionsfahrzeuge

Den CO₂-Emissionsvorschriften sind Fahrzeuge unterstellt, welche erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt werden (Art. 10 CO₂-Gesetz).

War ein Fahrzeug vor der Erstzulassung in der Schweiz bereits im Ausland zugelassen, so fällt es grundsätzlich dann unter den Geltungsbereich der CO₂-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 CO₂-Emissionsvorschriften (Art. 17d Abs. 3 CO₂-Verordnung).

4.6 Zielvorgabe, durchschnittliche CO₂-Emissionen und Sanktion: Datengrundlage und Berechnung

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

1. Daten aus den Herstellersystemen (CIF oder MRF im xml-Format), die dem BFE gemäss den Prozessen unter Kapitel 2 gemeldet wurden. Der Emissionswert sowie die jeweilige Untergruppe sind aus dem CIF bzw. MRF ersichtlich; im Fall des MRF wird der gewichtete Emissionswert aus den Resultaten je Einsatzprofil berechnet.
2. CIF/COC in Papierform: Liegen keine VECTO-Daten im xml-Format vor, etwa bei parallel oder direkt importierten Fahrzeugen, so werden Daten aus dem CIF (Ziffer 2.6.1 bzw. bei älteren Dokumenten Ziffer 2.3 gemäss der Verordnung (EU) 2017/2400) oder dem COC (Position 49.5) in Papierform herangezogen.
3. Bei fehlenden VECTO-Daten wird die Subgruppe gemäss Artikel 25a Abs. 1 Bst. a nach Massgabe von Anhang I Ziffer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 hergeleitet. Die dafür erforderlichen Daten werden ermittelt wie in Kapitel 4.3 beschrieben. Falls die Information zur Fahrzeuguntergruppe fehlt und sie auch nicht aus den weiteren Daten bestimmt werden kann, etwa weil die Angaben zum



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Führerhaus fehlen, wird das Fahrzeug entsprechend Anhang I Ziffer 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 der Fahrzeuguntergruppe «LH» (long-haul, Fernverkehr) zugeordnet. Die CO₂-Emissionen werden nach Artikel 25a Abs. 2 CO₂-Verordnung unter Berücksichtigung der Subgruppe des Fahrzeugs ermittelt

eCOC-Daten aus dem Schweizer IVITA-S-System sind derzeit nicht Teil der Datenkaskade im Vollzug der SNF-Emissionsvorschriften. Das BFE behält sich vor, diese zur Plausibilisierung zu verwenden, und würde ggf. Rücksprache mit dem Importeur nehmen.

Die Berechnungsvorgaben für die Zielvorgabe, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen einschliesslich der Erleichterungen bei emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen (Art. 26c CO₂-Verordnung) und die allfällige Sanktion richtet sich nach den Artikeln 23a – 30 der CO₂-Verordnung. Das BFE stellt für die Illustration der Berechnung bei Flotten eine Excel-Datei via Sharepoint zur Verfügung. Für die Berechnung bei einzelnen Fahrzeugen steht auf der BFE-Webseite eine Excel-Datei zur Verfügung.

5. Verminderung der Emissionen durch erneuerbare synthetische Treibstoffe

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

Als erneuerbare synthetische Treibstoffe gelten erneuerbare Treibstoffe, die unter Verwendung von anderen erneuerbaren Energiequellen als Biomasse hergestellt wurden (Art. 26b Abs. 2 Bst. a CO₂-Verordnung).

Weiter muss der Treibstoff für den Betrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden, damit er im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften berücksichtigt werden kann (Art. 26b Abs. 2 Bst. b CO₂-Verordnung). Wird der Treibstoff für andere Zwecke eingesetzt, wie etwa zu Feuerungszwecken im Gebäudesektor oder für den Betrieb von Flugzeugen, ist die entsprechende CO₂-Verminderung im Rahmen der CO₂-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.

Derzeit entsprechen die Energieträger gemäss der folgenden Tabelle der Definition von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen gemäss Art. 26b Abs. 2 CO₂-Verordnung. Für die Berechnung der Emissionsreduktion werden die Emissionsfaktoren der aufgeführten fossilen Pendanten gemäss Anhang 10 der CO₂-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 35d 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



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Anforderungen nicht erfüllen.

Nicht zulässig ist die Anrechnung von (erneuerbarem) Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge, weil diese nach Mineralölsteuergesetzgebung nicht als Treibstoffe gelten. HVO als biogener Energieträger ist ebenfalls nicht anrechenbar.

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 CO₂-Emissionen bei der Berechnung der CO₂-Emissionen seiner Neuwagenflotte berücksichtigt wird (Art. 11a CO₂-Gesetz i. V. m. Art. 26b CO₂-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) entwerfen, damit er als Nachweis für die Verminderung der CO₂-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: CO₂-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 CO₂-Verminderung beim BFE einreichen (nach Vorgabe von Art. 11a Abs. 1 CO₂-Gesetz und Art. 26b Abs. 3 Bst. a und b CO₂-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 einer anderen Fahrzeugkategorie desselben Importeurs auf Stufe Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften sind nicht möglich.

Die Berechnung der Verminderung der CO₂-Emissionen durch die Verwendung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen erfolgt gemäss Anhang 4b der CO₂-Verordnung. Dabei wird die Verminderung auf die CO₂-Emissionen in g CO₂/tkm unter Berücksichtigung der erwarteten gesamten Lebenstransportleistung der schweren Fahrzeuge umgerechnet. Bei der Anrechnung wird nicht nach der Antriebsart der Fahrzeuge in der Neuwagenflotte unterschieden, sondern lediglich nach dem ersetzten fossilen Treibstoff.



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

6. Kontakt bei Rückfragen

Allgemeine Informationen zu den CO₂-Emissionsvorschriften finden sich auf der BFE-Webseite: www.bfe.admin.ch/auto-co2 --> schwere Nutzfahrzeuge

Kontakt bei allgemeinen Rückfragen

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

Kontakt bei Fragen zu den Rechtsgrundlagen

Sebastian Dickenmann, Fachspezialist Energieeffizienter Verkehr:
sebastian.dickenmann@bfe.admin.ch, Tel. +41 (0)58 462 51 66

Kontakt bei Fragen zum operativen Vollzug und zur Digitalisierung

Matthias Vogt, Fachspezialist Energieeffizienter Verkehr:
co2-auto@bfe.admin.ch, Tel. +41 (0)58 464 54 40