



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

November 2026

---

# **Erläuterungen zur Revision vom November 2026 der CO<sub>2</sub>-Verordnung**

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Grundzüge der Vorlage.....	1
1.1	CO <sub>2</sub> -Emissionsvorschriften für Fahrzeuge .....	1
1.2	Geothermie.....	1
2.	Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden.....	1
3.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	1
4.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen.....	2

## **1. Grundzüge der Vorlage**

### **1.1 CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge**

Das BFE hat im Rahmen der laufenden Vollzugsarbeiten der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge punktuell Änderungsbedarf festgestellt. Durch diese Änderungen wird die Rechtssicherheit erhöht, die Datenqualität verbessert und einzelne Bestimmungen zu den schweren Fahrzeugen an die geltenden Bestimmungen der EU angepasst.

### **1.2 Geothermie**

Es wird je eine neue Bestimmung in Anhang 12 Ziffer 2.5 und Anhang 12a Ziffer 2.4 Buchstabe b aufgenommen. Damit wird die Definition der anrechenbaren Kosten dahingehend präzisiert, dass Beträge, die bereits aus anderen Finanzierungsquellen gedeckt sind, ausdrücklich ausgeklammert werden. Von Dritten – beispielsweise durch die Kantone – vergütete Kosten können somit bei der Berechnung des Bundesbeitrags nicht angerechnet werden.

Das Ziel dieser Änderung besteht darin, eine Kumulierung von Förderbeiträgen für dieselben Ausgabeposten bei Geothermieprojekten zu verhindern und den effizienten Einsatz der finanziellen Mittel des Bundes sicherzustellen. Diese rechtliche Präzisierung schafft mehr Transparenz für Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller und bestätigt, dass Finanzhilfen des Bundes ausschliesslich für den Teil der tatsächlichen Investitionskosten gewährt werden können, der nach Abzug aller anderen öffentlichen oder privaten Fördermittel beim Projektträger anfällt.

Es sei daran erinnert, dass nicht nur Private, sondern auch öffentliche Körperschaften – allen voran die Kantone – Investitionsbeiträge beantragen können. Für sie gelten dieselben Vorgaben.

Es handelt sich bei den oben erläuterten neuen Bestimmungen nicht um eine Anpassung im Sinne einer Änderung, sondern um eine Präzisierung, die darauf abzielt, Doppelfinanzierungen durch den Bund und die Kantone zu vermeiden. Die Berechnungsmethode wird nicht geändert.

Weiter wird in Anhang 12 Ziffer 2.1 die bisherige Reihenfolge der Buchstaben a und b umgekehrt, so dass die Abfolge der technischen Schritte sinnvoller abgebildet ist. Die Vorbereitungsarbeiten werden nun vor der eigentlichen Akquisition von neuen Geodaten genannt.

## **2. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden**

Die Änderungen im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften sind von geringer Tragweite und haben keinen Mehraufwand zur Folge. Sie können ohne finanzielle Auswirkungen umgesetzt werden.

Die Änderungen im Bereich der Geothermie verursachen keine zusätzlichen Kosten für die Vollzugsbehörde. Diese Klarstellungen erleichtern die Arbeit auf allen Ebenen der öffentlichen Verwaltung.

## **3. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Die Änderungen im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften sind von geringer Tragweite und bleiben in ihren Auswirkungen weitgehend unerheblich.

Die Änderungen im Bereich der Geothermie tragen zur Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen für Projekte bei. Die Auswirkungen dieser Klarstellungen auf die Gesellschaft und die Umwelt sind geringfügig.

## 4. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

*Art. 17a Abs. 2 Bst. c, Art. 17b Abs. 2 Bst. c und Art. 17c Abs. 2 Bst. c*

Die bisherige Vollzugserfahrung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge zeigt, dass vereinzelt Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen werden, die deutlich vor der Einführung der CO<sub>2</sub>-Zielwerte für leichte Fahrzeuge beim Zoll angemeldet wurden. In der Regel handelt es sich dabei um Lagerfahrzeuge, die ungewöhnlich lange Lagerzeiten aufweisen oder Fahrzeuge, die ohne Zulassung für den Strassenverkehr verwendet wurden (z. B. auf Werksgelände). Gemäss der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung fallen Fahrzeuge grundsätzlich mit ihrer Inverkehrsetzung in der Schweiz in den Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften. In den hiervor erwähnten Konstellationen hat dies zur Folge, dass beispielsweise ein Fahrzeug, das seit 20 Jahren in der Schweiz ist, durch eine 20 Jahre später erfolgten Erstzulassung den CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften untersteht. Es handelt sich dabei um Einzelfälle, bei denen es aufgrund der zeitlichen Dimensionen angezeigt erscheint, sie vom Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften auszunehmen.

*Art. 17c<sup>bis</sup> Abs. 3 Bst. e, f und g*

In der EU sind Geländefahrzeuge, Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäss Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/2400<sup>1</sup> der Kommission von der Pflicht zur Simulation von Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerten ausgenommen. Gemäss Artikel 3a Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/1242<sup>2</sup> werden die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Fahrzeuge nicht verringert. Diese Fahrzeuge sind somit von den europäischen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge ausgenommen. Der Geltungsbereich der Schweizerischen CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften soll in diesem Punkt der Regelung der EU angeglichen werden und diese Fahrzeuge sollen ebenfalls ausgenommen werden. Im Vollzug betrifft dies eine beschränkte Anzahl Fahrzeuge. 2025 machten sie einen Anteil im tiefen einstelligen Prozentbereich gemessen an der gesamten Neuwagenflotte von schweren Fahrzeugen aus.

*Art. 17d Abs. 3*

Die Regelung betreffend die vom Geltungsbereich ausgenommenen Fahrzeuge bleibt im Grundsatz bestehen. Bisher waren Fahrzeuge ausgenommen, die zum Zeitpunkt der Zollanmeldung in der Schweiz vor mehr als zwölf Monaten erstmals im Ausland zum Verkehr zugelassen wurden, sowie Fahrzeuge, die vor mehr als sechs Monaten vor der Zollanmeldung in der Schweiz im Ausland zum ersten Mal zum Verkehr zugelassen wurden, sofern ihre Fahrleistung zum Zeitpunkt der Zollanmeldung mehr als 5000 km betrug. Neu sollen die massgebenden Fristen nicht mehr nach Monaten, sondern nach Tagen bestimmt werden: So sollen anstelle von zwölf respektive sechs Monaten neu 360 respektive 180 Tage massgebend sein. Diese Umstellung bringt einerseits eine einheitliche Regelung für sämtliche

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2025/258, ABl. L, 2025/258, 18.7.2009.

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202; zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2025/1045, ABl. L, 2025/1045, 25.7.2025.

Fahrzeuge, da sechs Monate, abhängig vom Zeitpunkt des Startereignisses, nicht immer gleich viele Tage sind. Andererseits wird dadurch die IT-Verarbeitung vereinheitlicht und somit die Datenqualität optimiert.

#### *Art. 23b Angaben in der Zollanmeldung*

Zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug, in den Geltungsbereich der CO<sub>2</sub>-Emissionvorschriften fällt oder nicht, bedarf es der Angaben zum ausländischen Erstinverkehrsdatum sowie zur Fahrleistung des Fahrzeugs (Art. 17d Abs. 3). Diese Daten werden aktuell bei der Anmeldung des Fahrzeugs beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) erhoben. Teilweise werden diese Daten zusätzlich, auf freiwilliger Basis, im Rahmen der Zollanmeldung beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) deklariert. Das BFE stellte in der Vergangenheit Inkonsistenzen zwischen der freiwilligen Deklaration beim BAZG und der Anmeldung beim ASTRA fest. Wer ein Fahrzeug einführt, das im Ausland bereits in Verkehr gesetzt war, soll deshalb neu in der Zollanmeldung auch die Daten zur ausländischen Erstinverkehrssetzung und zur Fahrleistung angeben müssen. Diese Daten werden dann automatisch an das Portal des ASTRA übermittelt und müssen dort nicht mehr deklariert werden.

#### *Art. 30 Abs. 2 Bst. a*

Im Rahmen der Revision der CO<sub>2</sub>-Verordnung, die per 1. Januar 2025 in Kraft trat, wurde die rechnerische Abrundung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Zielvorgabe überschreiten, bei Personenwagen und Lieferwagen sowie leichten Sattelschlepper, von bisher einem Zehntel Gramm CO<sub>2</sub>/km auf einen Hundertstel Gramm CO<sub>2</sub>/km geändert. Dies mit der Absicht, die Rundung mit den schweren Fahrzeugen möglichst zu harmonisieren (vgl. Art. 30 Abs. 2 Bst. b). Die Vollzugspraxis zeigt jedoch, dass diese Änderung unverhältnismässigen Mehraufwand bei der Datenbereinigung verursacht und eine Harmonisierung zwischen den leichten und den schweren Fahrzeugen hier nicht zweckmässig ist. Deshalb sollen Emissionen, die die individuelle Zielvorgabe überschreiten, zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Sanktion neu wieder auf einen Zehntel Gramm CO<sub>2</sub>/km abgerundet werden.

#### *Art. 130 Abs 2*

Artikel 130 regelt die Zuständigkeiten für den Vollzug der Bestimmungen der CO<sub>2</sub>-Verordnung. Absatz 2, wonach das BFE die Bestimmungen über die Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern vollzieht, wurde im Rahmen der letzten CO<sub>2</sub>-Verordnungsrevision fälschlicherweise nicht um die Fahrzeugkategorie der schweren Fahrzeuge ergänzt. Dies wird hiermit nachgeholt.

#### *Anhang 4a Ziffer 2.1, Ziffer 2.2 und Ziffer 3.3*

Gemäss Artikel 135 Buchstabe c der CO<sub>2</sub>-Verordnung passt das UVEK das durchschnittliche Leergewicht der jeweils im Kalenderjahr zuvor erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschlepper an. Ziffer 2.1 (Personenwagen) und Ziffer 2.2 (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) von Anhang 4a werden vorliegend um das Jahr 2025 ergänzt. Da die Daten für die Berechnung des Leergewichts zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegen, werden an den entsprechenden Stellen Platzhalter eingefügt. Sobald die Daten vorliegen, werden die Platzhalter mit den durchschnittlichen Leergewichten der im Jahre 2025 erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen und Lieferwagen sowie leichten Sattelschlepper gefüllt.

Die europäische Kommission hat die Bezugswerte für die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545<sup>3</sup> angepasst. Hintergrund ist, dass das Simulationsverfahren (sog. VECTO-Software) geändert hat, sodass die resultierenden CO<sub>2</sub>-Emis-

---

<sup>3</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545 der Kommission vom 15. Dezember 2025 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2335 durch Festlegung angepasster Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Methode zur Bestimmung repräsentativer Fahrzeuge, Fassung gemäss ABl. L, 2025/2545, 16.12.2025.

sionswerte tiefer ausfallen. Um dem Rechnung zu tragen, wurden die Bezugswerte angepasst. Vorliegend sollen analog dazu die angepassten Werte für die in der Schweiz erstmals zugelassenen schweren Fahrzeuge in der Ziffer 3.3 von Anhang 4a übernommen werden. Abweichend von der EU-Regelung werden die angepassten Ausgangswerte nicht laufend ab der Berichtsperiode 2025 unter Berücksichtigung der Anteile der nach dem angepassten Verfahren genehmigten Fahrzeuge eingesetzt. Stattdessen sollen ab dem 1. Januar 2027 für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe allein die neuen Ausgangswerte der EU übernommen werden. Dieses vereinfachte Vorgehen ist sinnvoll, als dass ab diesem Zeitpunkt höchstens noch einzelne erstmals zuzulassende Fahrzeuge nach dem alten Verfahren genehmigt werden.

#### *Anhang 5 Ziffer 1 und Ziffer 2*

Gemäss Artikel 135 Buchstabe c<sup>bis</sup> der CO<sub>2</sub>-Verordnung legt das UVEK die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO<sub>2</sub>-Gesetzes jährlich fest. Ziffer 1 (Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper) und Ziffer 2 (schwere Fahrzeuge) von Anhang 5 werden vorliegend um das Jahr 2027 ergänzt. Da die Sanktionsbeträge erst Mitte Juli 2026 bekannt sein werden bis zu diesem Zeitpunkt an den entsprechenden Stellen Platzhalter eingefügt, die dann mit den entsprechenden Beträgen gefüllt werden.