



Faktenblatt

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen 2025

Hinweis: Die vom Bundesamt für Energie (BFE) berechneten und in diesem Dokument ausgewiesenen Sanktionen des Referenzjahres 2025 sind noch nicht rechtskräftig.

Erstmals zugelassene Personenwagen und ihre CO₂-Emissionen

2025 wurden in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein rund 245'500 dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellte Personenwagen (PW) erstmals zum Verkehr zugelassen¹. Dies entspricht einer Abnahme gegenüber dem Vorjahr um rund 1.1 Prozent. Von den dem Geltungsbereich unterstellten PW waren rund 231'000 Neuwagen. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung von neuen PW in den Jahren 2011 bis 2025 nach Importeursart.

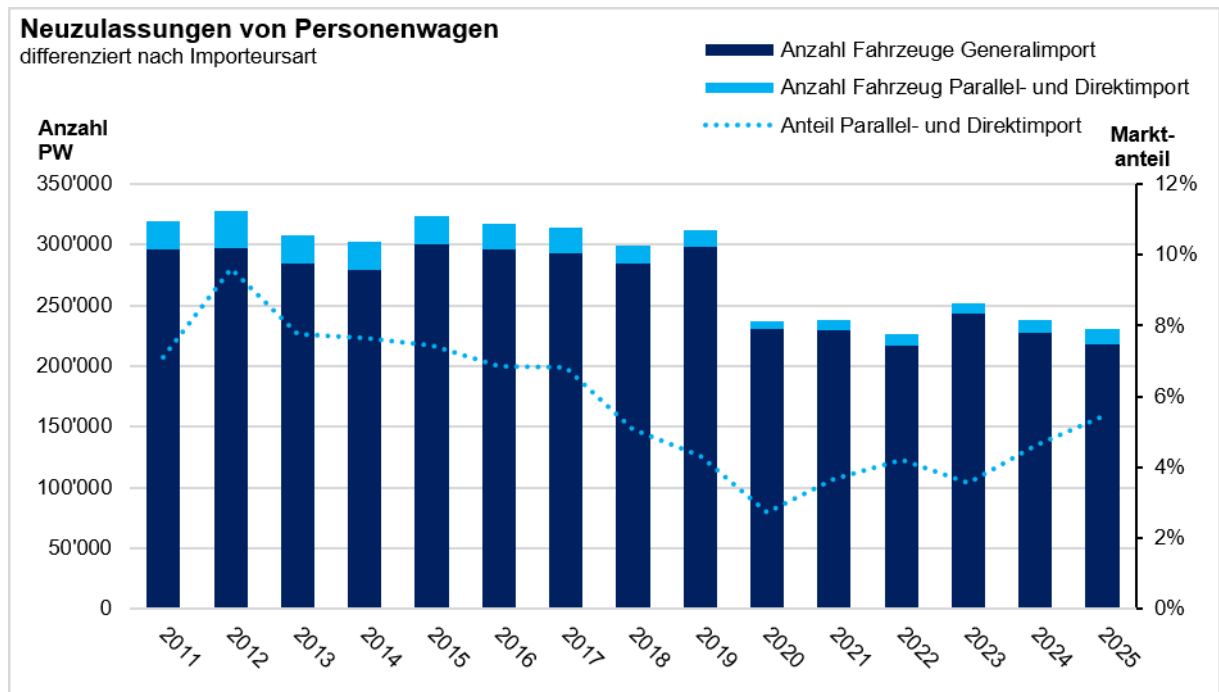


Abbildung 1: Jährliche Neuzulassungen von PW nach Importeursart. Datenquelle: ASTRA (IVZ)

Seit 2021 ist in den Marktanteilen des Parallel- und Direktimports ein Aufwärtstrend zu erkennen, der sich auch im Jahr 2025 bestätigt. Mit rund 5.5 Prozent liegt der Marktanteil im Jahr 2025 rund 1 Prozent höher als im Vorjahr².

Ein direkter Zusammenhang zwischen CO₂-Regulierung und der Entwicklung der Marktanteile kann nicht festgestellt werden. Einerseits gelten für alle Grossimporteure dieselben gesetzlichen Vorgaben. Andererseits zeigte sich in den letzten Jahren, dass sich die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug zwischen Parallel- und Generalimporteuren unabhängig der Marktanteile entwickelten. Im Jahr 2025 waren die

¹ Der Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften umfasst nebst Neuwagen auch PW, die im Ausland weniger als 6 Monate vor der Ver Zollung in der Schweiz zum ersten Mal zugelassen wurden. Ebenfalls unterstellt sind Fahrzeuge, die zum Ver Zollungszeitpunkt vor weniger als 12 Monaten im Ausland zum Verkehr zugelassen wurden, wenn ihre Fahrleistung weniger als 5000 km beträgt.

² Im Jahr 2024 erfolgte eine Umstellung der Auswertungsroutine. Daher sind die Marktanteile bis 2023 nur bedingt mit jenen ab 2024 vergleichbar.



Sanktionsbeträge pro Fahrzeug bei den Parallelimporteuren rund Faktor 10 tiefer als beim Generalimport (durchschnittlich rund 45 Franken pro Fahrzeug, siehe Tabelle 2).

Verschärfter CO₂-Zielwert im Jahr 2025 und Entwicklung der CO₂-Emissionen

Die CO₂-Emissionsvorschriften für PW beabsichtigen eine kontinuierliche Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs. Zu diesem Zweck wird der CO₂-Zielwert im Fünf-Jahres-Rhythmus verschärft. Eine solche Verschärfung fand im Jahr 2025 statt, wobei der Zielwert von bisher 118 Gramm auf 93.6 g CO₂/km gesenkt wurde. Der Zielwert dient als Ausgangswert für die Berechnung der individuellen Zielvorgaben. Dabei wird für die Grossimporteure abhängig vom durchschnittlichen Leergewicht ihrer Neuwagenflotte eine individuelle CO₂-Zielvorgabe berechnet (bei einem Klein- oder Einzelimporteur ist es eine fahrzeugspezifische Zielvorgabe). Dazu wird das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagenflotte jedes Grossimporteurs einem Referenzleergewicht gegenübergestellt. Abhängig vom spezifischen Leergewicht liegt die individuelle Zielvorgabe über oder unter dem CO₂-Zielwert. Seit dem Jahr 2025 erhalten schwerere PW bzw. Flotten von PW, im Gegensatz zu den bis 2024 geltenden Bestimmungen, aufgrund der negativen Steigung der Zielwertgeraden eine niedrigere, d.h. anspruchsvollere Zielvorgabe. Damit wird dem tendenziell höheren Leergewicht von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb Rechnung getragen.

Die folgende Grafik zeigt die monatliche Entwicklung der CO₂-Emissionen von neuen PW für die Jahre 2012 bis 2025. Durch die Umstellung vom NEFZ- auf das realitätsnähere WLTP-Messverfahren erhöhten sich die gemessenen durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen PW ab 2021. Um eine kalte Verschärfung des CO₂-Zielwerts zu vermeiden, wurde analog zur EU auch der CO₂-Zielwert angepasst.

Durchschnittliche monatliche CO₂-Emissionen

2012 - 2025

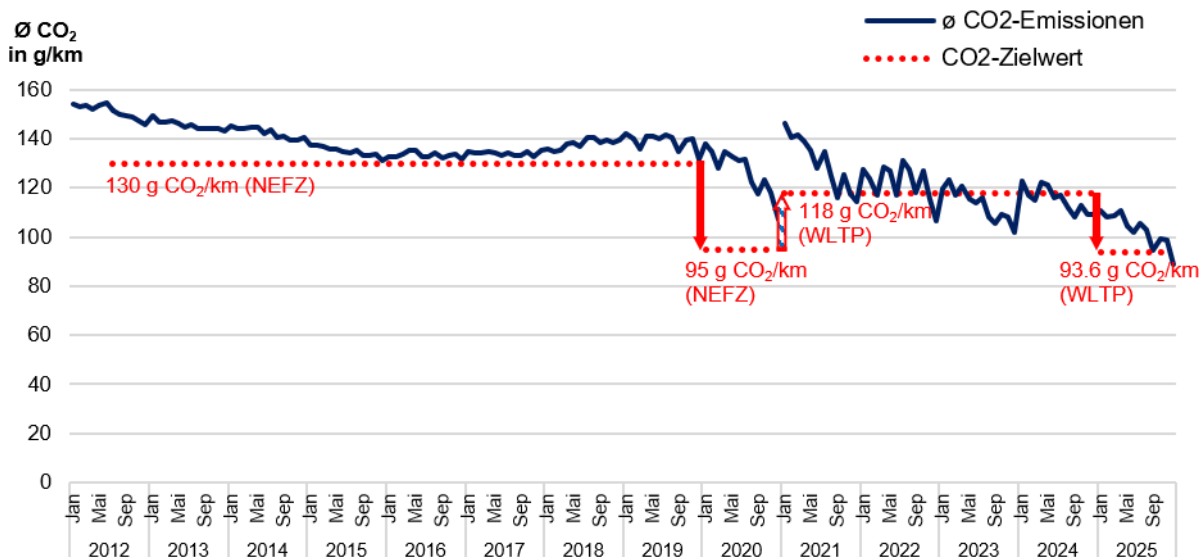


Abbildung 2: Monatliche CO₂-Emissionen. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller PW betrugen im Jahr 2025 rund 101.6 g CO₂/km. Damit liegen sie gegenüber dem Vorjahr um rund 12.3 Gramm tiefer (2024: 113.9 g CO₂/km). Absolut entspricht dies der höchsten Reduktion der durchschnittlichen CO₂-Emissionen seit dem Jahr 2020, als letztmals der Zielwert verschärft wurde (minus 14.6 g CO₂/km ggü. 2019). Trotzdem blieben die durchschnittlichen CO₂-Emissionen im Jahr 2025 deutlich über dem Zielwert von 93.6 Gramm.



Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten

2008 - 2025

Ø CO₂
in g/km

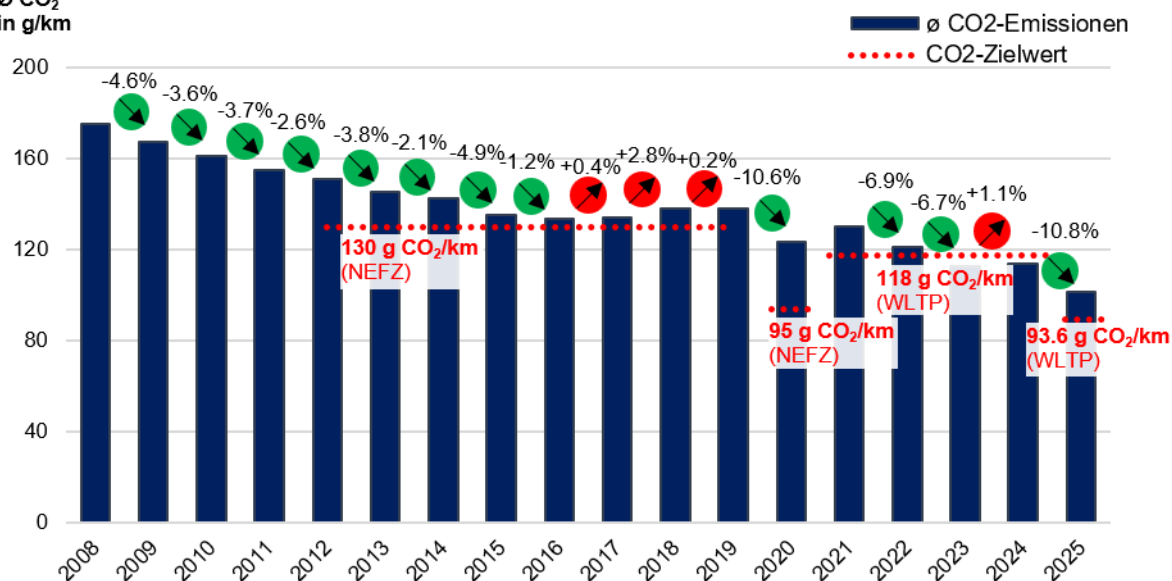


Abbildung 3: Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher PW im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften lag 2025 bei 1'804 kg. Dies entspricht einer Zunahme um 25 kg gegenüber dem Vorjahr und liegt auch über dem für die Berechnung der Zielvorgabe relevanten Referenzleergewicht für das Jahr 2025 von 1'767 kg.

Aufgrund des laufenden Systemwechsels von der Zulassung via Typengenehmigung auf die Zulassung mit elektronischen CoC (Certificate of Conformity; Fahrzeugzulassung auf Basis fahrzeugspezifischer e-CoC) wird ein Grossteil der Fahrzeuge bereits auf Basis von CoC-Daten abgerechnet. Im Jahr 2025 wurden bei rund 90 Prozent der Fahrzeuge im Geltungsbereich Daten aus den CoC für die Abrechnung verwendet. Davon wurde für rund einen Viertel explizit CoC-Daten von Grossimporteuren eingereicht, die im Rahmen der Abrechnung anstelle von Daten aus der Typengenehmigung verwendet wurden.³ Bei Verwendung von Einzelfahrzeugdaten werden auch allfällige Ökoinnovationen (innovative Technologien) von Fahrzeugen berücksichtigt. Rund die Hälfte der Fahrzeugflotte verfügt über solche Ökoinnovationen, die im Schnitt bei 1.5 Gramm liegen und dadurch die mittleren CO₂-Emissionen der Gesamtflotte um rund 0.7 Gramm von 101.6 auf 100.9 Gramm CO₂/km verringern.

Erreichung des Flottenziels und Einhaltung der Zielvorgabe

Seit dem Jahr 2025 gilt der verschärfte CO₂-Zielwert von 93.6 g CO₂/km. Trotz des deutlichen Rückgangs der durchschnittlichen CO₂-Emissionen im Jahr 2025 wurde das Flottenziel im Jahr 2025, gemäss den Berechnungen des BFE, um rund 7.3 Gramm CO₂/km überschritten. Die Elektrifizierung der Neuwagenflotte entwickelte sich im Jahr 2025 positiv – 2025 waren 34.4 Prozent der Fahrzeuge im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften Steckerfahrzeuge (2024: 27.8 %), davon waren rund 23 Prozent reine Elektrofahrzeuge (2024: 19.1 %). Die Zunahme der Steckerfahrzeuge führte zwar zu

³ Importeure können gemäss CO₂-Verordnung freiwillig fahrzeugspezifische Daten aus dem Certificate of Conformity (CoC, EG-Übereinstimmungsbescheinigung) einreichen. Diese werden dann anstelle der Daten aus der Typengenehmigung für die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen sowie für die Berechnung der CO₂-Zielvorgabe verwendet. Aus den Daten der Typengenehmigung werden für die CO₂-Sanktionsberechnung das minimale Leergewicht und der maximale CO₂-Wert eines Fahrzeugtyps verwendet. Einzelfahrzeugspezifische Daten weisen in der Regel ein höheres Leergewicht und tiefere CO₂-Emissionen auf.



einer markanten Reduktion der CO₂-Emissionen, konnte damit aber die nach wie vor hohen Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nicht wettmachen.

Im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Zielwerts gelten für die Jahre 2025 - 2027 erleichternde Einführungsbestimmungen. Bei den sogenannten Zielmarktanteilen wird die Erleichterung an den Anteil von emissionsarmen und emissionsfreien PW in der Neuwagenflotte geknüpft und soll somit einen zusätzlichen Anreiz setzen, vermehrt Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen in Verkehr zu setzen. Übertrifft der Anteil emissionsarmer Fahrzeuge (CO₂-Emissionen < 71.4 Gramm) einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs im Jahr 2025 den Schwellenwert von 23 Prozent, werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte rechnerisch um die Überschreitung in Prozent vermindert, wobei sie um höchstens 7 Prozent reduziert wurden. Ohne diese Erleichterung wären die Sanktionen der Grossimporteure im Jahr 2025 rund doppelt so hoch ausgefallen.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Berechnungsmodalitäten (Leergewicht, Zielmarktanteil usw.) haben die Importeure ihre individuelle Zielvorgabe im Durchschnitt um 3.5 Gramm CO₂/km verfehlt.

Importeure von Personenwagen

Sämtliche Importeure, die ihre neu zugelassenen PW gesamthaft als Flotte abrechnen möchten, müssen beim BFE als Grossimporteur registriert sein. 2025 waren insgesamt 56 Grossimporteure beim BFE angemeldet, davon waren 6 Emissionsgemeinschaften. Von den 56 Grossimporteuren waren 22 Generalimporteure und 34 Parallelimporteure.

Die 10 grössten Grossimporteure haben zusammen, wie im Vorjahr, rund 89 Prozent der PW abgerechnet. Insgesamt erreichten 42 der 56 der registrierten Grossimporteure (75 Prozent) ihre individuelle Zielvorgabe für die im Jahr 2025 zugelassene Flotte und schuldeten daher keine Sanktion. Bei 14 Grossimporteuren lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen über der individuellen Zielvorgabe. Zudem haben sich 33 Importeure provisorisch als Grossimporteure beim BFE registriert und die Mindestanzahl Fahrzeuge (50 PW) nicht erreicht (Total: 154 Fahrzeuge).

Sanktionserträge

2025 wurden rund 245'500 PW zugelassen, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen und bei denen die Einhaltung der Zielvorgabe geprüft wurde. Einen Überblick in Zahlen liefern die nachfolgenden Tabellen.

	Grossimporteure	Kleinimporteure	Total
Geprüfte Personenwagen	244'900	600	245'500
Ertrag	Fr. 95'397'000	Fr. 2'266'000	Fr. 97'663'000

Tabelle 1: Sanktionserträge 2025

Damit liegt die Summe der Sanktionen im Vergleich zum Jahr 2020, als letztmals der Zielwert verschärft wurde, um 26 Prozent tiefer.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe:

2025	Alle	Generalimport	Parallelimport	Kleinimport
Sanktion pro PW	Fr. 398.—	Fr. 437.—	Fr. 45.—	Fr. 3'597.—

Tabelle 2: Sanktionserträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe (auf ganze Franken gerundet)

Die Sanktion pro Fahrzeug von Kleinimporteuren übersteigt jene der Grossimporteure (General- und Parallelimport) um ein Vielfaches. Grund dafür ist, dass Kleinimporteure jedes Fahrzeug individuell abrechnen und somit emissionsstarke Fahrzeuge nicht mit Fahrzeugen mit tiefen CO₂-Emissionen kompensieren können. Durch Abtretung des Fahrzeugs an einen Grossimporteur (z.B. eine CO₂-Börse) ist auch Kleinimporteuren der Zugang zur Flottenabrechnung möglich, sie können dadurch ihre Sanktionen reduzieren oder vermeiden.



Kosten und Erträge aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für PW, für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper, sowie für schwere Fahrzeuge werden zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein aufgeteilt. Dies geschieht auf Basis der gesamten Anzahl Fahrzeugzulassungen in den beiden Staaten. Der Schweizer Nettoertrag wird dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zugewiesen. Die Allokation kann aktuell noch nicht ausgewiesen werden, da die Ergebnisse der CO₂-Emissionsvorschriften für schwere Fahrzeuge für das Jahr 2025 noch nicht abschliessend vorliegen. Sie werden in der Berichterstattung über die schweren Fahrzeuge dargestellt.