



Faktenblatt

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 2025

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

Erstmals zugelassene Lieferwagen und leichte Sattelschlepper und ihre CO₂-Emissionen (Sammelbegriff: leichte Nutzfahrzeuge, LNF)

2025 fielen rund 29'500 in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein erstmals zum Verkehr zugelassene LNF in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften. Dies entspricht einer Zunahme von rund 6.7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Grund für die Zunahme liegt insbesondere darin, dass LNF, deren CO₂-Emissionen nach dem Messverfahren für schwere Fahrzeuge ermittelt werden und die ein Leergewicht von mehr als 2'585 kg aufweisen, seit dem 1. Mai 2025 ebenfalls dem Geltungsbereich der CO₂-Regulierung unterstellt sind.¹ Von den unterstellten LNF waren rund 27'800 Neufahrzeuge. Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung von neuen LNF in den Jahren 2017 bis 2025 nach Importeursart.

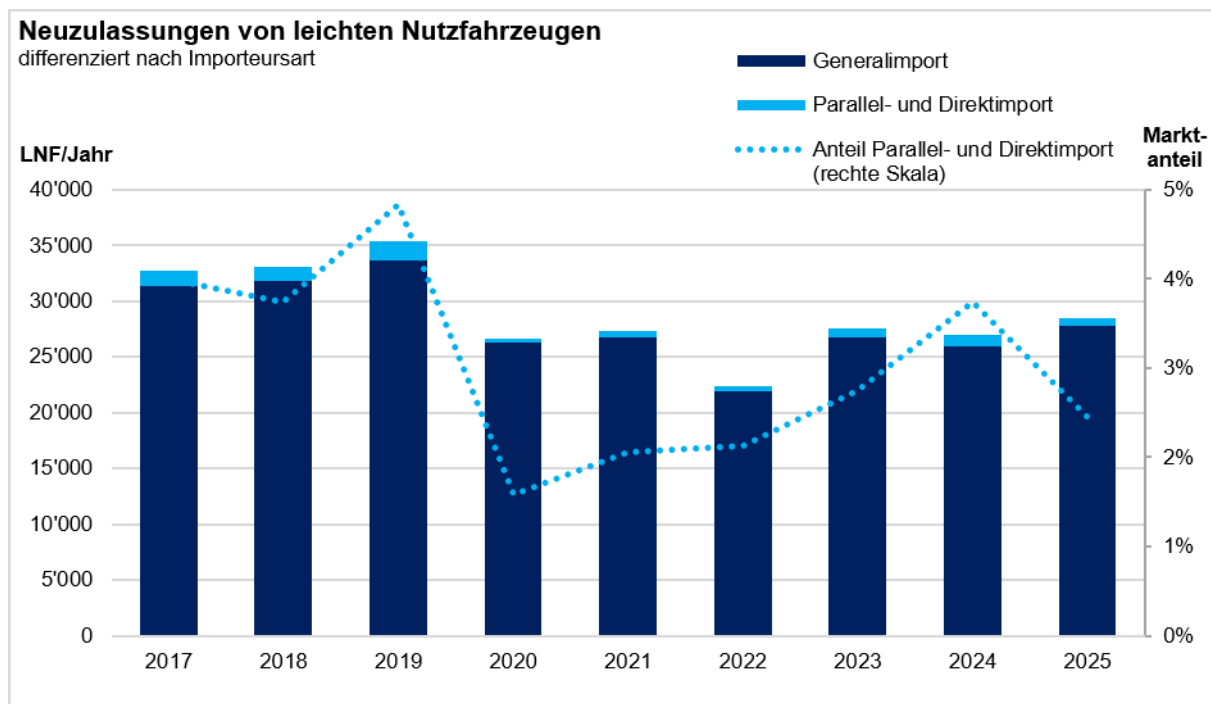


Abbildung 1: Jährliche Neuzulassungen von LNF nach Importeursart. Datenquelle: ASTRA (IVZ)²

Starke Schwankungen der Marktanteile von direkt und parallel importierten LNF sind insbesondere auf Übergangseffekte im Zusammenhang mit den CO₂-Emissionsvorschriften (Inkrafttreten per 1.1.2020)

¹ Der Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften umfasst neben Neufahrzeugen auch LNF, die im Ausland weniger als 6 Monate vor der Verzollung in der Schweiz zum ersten Mal zugelassen wurden, sowie Fahrzeuge, die zum Verzollungszeitpunkt vor weniger als einem Jahr erstmals im Ausland zugelassen wurde, wenn ihre Fahrleistung weniger als 5000 km beträgt.

² Bis 2019 sind in der Grafik sämtliche Neuwagen abgebildet, ab 2020 nur noch jene, die dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellt sind.



sowie auf die Krisen bedingt durch die Coronapandemie und den Ukrainekrieg zurückzuführen. Während im Jahr 2024 das Niveau aus der Zeit vor Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften fast wieder erreicht wurde, ging der Marktanteil von Parallel- und Direktimporteuren im Jahr 2025 auf rund 2.5 Prozent zurück (2024: rund 3.7 %). Dieser Rückgang wurde vom Parallel- und Direktimport teilweise durch eine Zunahme neuer Occasionen kompensiert. Bei Betrachtung sämtlicher dem Geltungsbereich der CO₂-Regulierung unterstellten Fahrzeuge liegt der Marktanteil der Parallel- und Direktimporteure bei rund 5.3 Prozent (2024: 6 %). In Bezug auf die CO₂-Emissionsvorschriften ist festzuhalten, dass für alle Importeure dieselben gesetzlichen Vorgaben gelten. Die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug liegen bei den Generalimporteuren mehr als viermal höher als bei Parallelimporteuren (siehe Tabelle 2).

Verschärfter CO₂-Zielwert im Jahr 2025

Die CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge beabsichtigen eine kontinuierliche Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen für LNF. Zu diesem Zweck wird der CO₂-Zielwert im Fünf-Jahres-Rhythmus verschärft. Eine solche Verschärfung fand im Jahr 2025 erstmals statt. Dabei wurde der Zielwert von bisher 186 Gramm auf 153.9 g CO₂/km gesenkt. Der Zielwert dient als Ausgangspunkt für die Berechnung der individuellen Zielvorgaben. Hierbei 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. Analog zur Regelung der Europäischen Union ist die Zielwertgeraden seit dem Jahr 2025 zweigeteilt. Für überdurchschnittlich schwere Fahrzeuge bzw. Flotten (>Referenzleergewicht) wird eine leicht steilere Steigung angewendet als für leichtere Fahrzeuge bzw. Flotten (≤Referenzleergewicht). Damit erhalten sehr leichte wie auch sehr schwere Fahrzeuge bzw. Flotten eine etwas vorteilhaftere Zielvorgabe als mit einer Zielwertgerade mit durchschnittlicher Steigung.

Die folgende Grafik zeigt die monatliche Entwicklung der CO₂-Emissionen neuer LNF der Jahre 2017 - 2025. Mit der Umstellung vom NEFZ- auf das WLTP-Messverfahren erhöhten sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer LNF. Zur Vermeidung einer kalten Verschärfung der Massnahme wurde im Rahmen dieser Umstellung auch der Zielwert angepasst.

Durchschnittliche monatliche CO₂-Emissionen von LNF
2017 - 2025

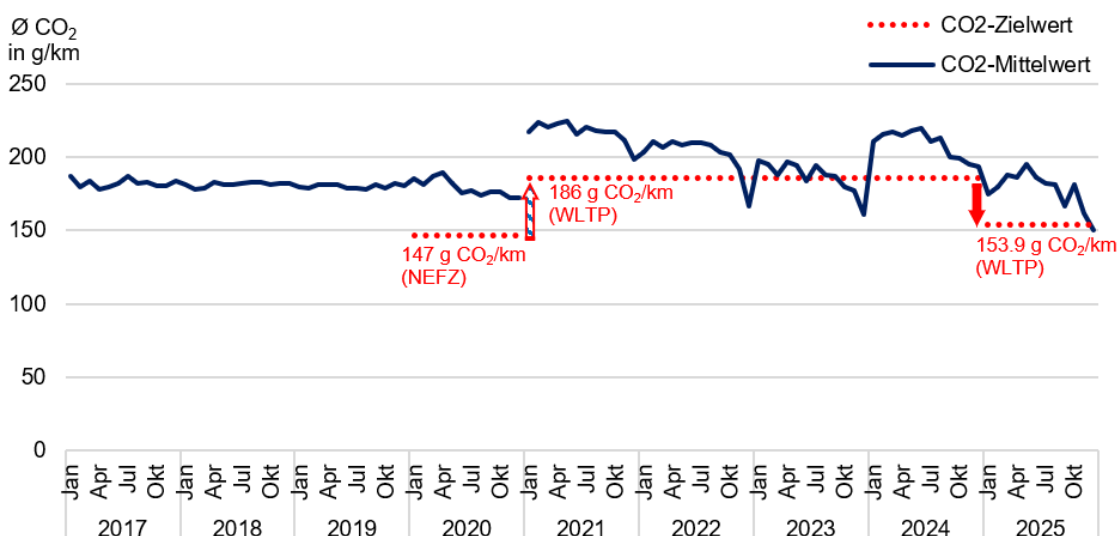


Abbildung 2: Monatliche CO₂-Emissionen. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)



Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller neuen LNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften betrugen im Jahr 2025 rund 174.9 g CO₂/km (2024: 192.4). Die absolute Reduktion von 17.5 Gramm entspricht der höchsten Abnahme seit Erfassung der Daten im Jahr 2008. Trotzdem blieben die durchschnittlichen CO₂-Emissionen im Jahr 2025 deutlich über dem Zielwert von 153.9 Gramm.

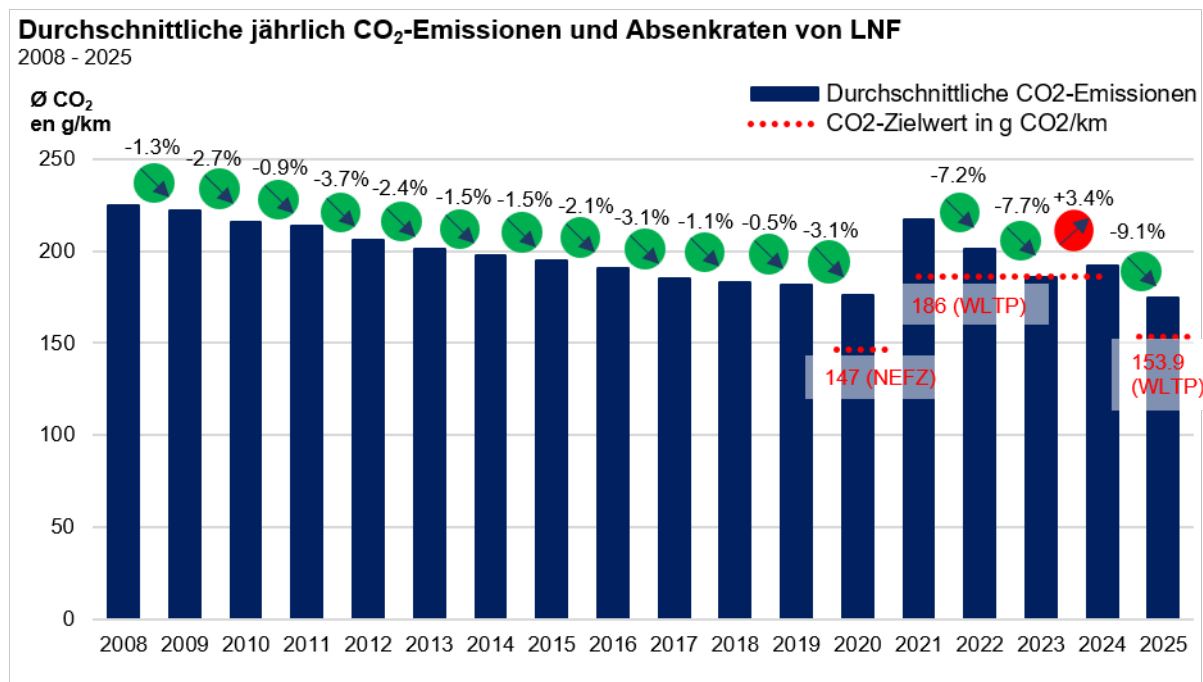


Abbildung 3: Durchschnittliche jährliche CO₂-Emissionen und Absenkraten. Datenquelle: ASTRA (IVZ/TARGA), BFE (CO₂-Vollzugsdaten)

Das durchschnittliche Leergewicht sämtlicher dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften unterstellten LNF lag 2025 bei rund 2'162 kg. Damit liegt es 55 kg über dem Vorjahreswert und 52 kg über dem für die Berechnung der Zielvorgabe relevanten Referenzleergewicht (M_{t-2}). Ein Grund für die Zunahme liegt darin, dass LNF, deren CO₂-Emissionen nach dem Messverfahren für schwere Fahrzeuge ermittelt werden und die ein Leergewicht von mehr als 2'585 kg aufweisen, seit dem 1. Mai 2025 ebenfalls dem Geltungsbereich der CO₂-Regulierung unterstellt sind.

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 eine Mehrheit der Fahrzeuge bereits auf Basis von CoC-Daten abgerechnet. Im Jahr 2025 wurden bei rund 64 Prozent der Fahrzeuge im Geltungsbereich Daten aus den CoC für die Abrechnung verwendet. Davon wurde für rund einen Drittel explizit CoC-Daten von Grossimporteuren eingereicht, die im Rahmen der Abrechnung anstelle von Daten aus der Typengenehmigung verwendet wurden³. Bei Verwendung von Einzelfahrzeugdaten werden auch allfällige Ökoinnovationen (innovative Technologien) von Fahrzeugen berücksichtigt. Rund 29 Prozent der Fahrzeugflotte verfügt über solche Ökoinnovationen, welche die Fahrzeugemissionen im Schnitt um 1.2 Gramm vermindern und dadurch die mittleren CO₂-Emissionen der Gesamtflotte um 0.4 Gramm von 174.9 auf 174.5 Gramm CO₂/km verringern.

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.



Erreichung des Flottenziels und Einhaltung der Zielvorgabe

Seit dem Jahr 2025 gilt der verschärfte CO₂-Zielwert von 153.9 g CO₂/km. Trotz des deutlichen Rückgangs der durchschnittlichen CO₂-Emissionen im Jahr 2025 wurde gemäss den Berechnungen des BFE, das gesetzliche Flottenziel um rund 21 Gramm CO₂/km überschritten. Die Elektrifizierung der Neuwagenflotte entwickelte sich im Jahr 2025 positiv – der Anteil Steckerfahrzeuge lag bei 20 Prozent (2024: 10.4 %). Davon waren rund 17.9 Prozent reine Elektrofahrzeuge (2024: 10 %). Die Zunahme der Steckerfahrzeuge führte zwar zu einer markanten Reduktion der CO₂-Emissionen, vermochte diese aber nicht genügend zu senken, um den Zielwert zu erreichen. Zudem haben es die Importeure verpasst die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ausreichend zu senken.

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 LNF in der Neuwagenflotte geknüpft und soll somit einen zusätzlichen Anreiz setzen, vermehrt Fahrzeuge mit tiefen CO₂-Emissionen in Verkehr zu setzen. Überschreitet der Anteil emissionsarmer Fahrzeuge (CO₂-Emissionen < 50 Gramm) einer Neuwagenflotte eines Grossimporteurs im Jahr 2025 den Schwellenwert von 8 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 ungefähr doppelt so hoch ausgefallen.

Unter Berücksichtigung sämtlicher Berechnungsmodalitäten (Leergewicht, Zielmarktanteil usw.) haben die Importeure ihre individuelle Zielvorgabe im Durchschnitt um 5.4 Gramm CO₂/km verfehlt.

Importeure von Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Sämtliche Importeure, die ihre neu zugelassenen LNF gesamthaft als Flotte abrechnen möchten, müssen beim BFE als Grossimporteure registriert sein. 2025 waren insgesamt 33 Grossimporteure beim BFE angemeldet, davon waren 4 Emissionsgemeinschaften. Die 33 Grossimporteure teilen sich auf 11 Generalimporteure und 22 Parallelimporteure auf.

Die 10 grössten Grossimporteure haben zusammen rund 96 Prozent der LNF abgerechnet (2024: 94 %). Insgesamt erreichten etwas mehr als die Hälfte der registrierten Grossimporteure ihre individuelle Zielvorgabe (17 von 33) für die im Jahr 2025 zugelassene Flotte und schuldeten daher keine Sanktion. Bei 13 Grossimporteuren lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen über der individuellen Zielvorgabe⁴. Zudem haben sich 15 Importeure provisorisch als Grossimporteure beim BFE registriert und die Mindestanzahl Fahrzeuge (6 LNF) nicht erreicht (Total: 13 Fahrzeuge).

Sanktionserträge

2025 wurden rund 29'500 neue LNF zugelassen, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen.⁵

2025	Grossimporteure	Kleinimporteure	Total
Geprüfte Lieferwagen	28'200	100	28'300
Ertrag	Fr. 25'291'000	Fr. 596'000	Fr. 25'887'000

Tabelle 1: Sanktionserträge 2025

⁴ Bei 3 Grossimporteuren ist die Sanktionsberechnung des Jahres 2025 noch nicht abgeschlossen.

⁵ Die Abrechnung 2025 von drei LNF-Grossimporteuren ist noch nicht abgeschlossen. Diese wurden in der Übersicht nicht berücksichtigt. Provisorische Grossimporteure mit <6 Fahrzeugen sind bei den Kleinimporteuren eingerechnet.



Nachfolgende Tabelle zeigt die Sanktionsbeträge pro Fahrzeug nach Importeur-Gruppe⁵:

2025	Alle	Generalimport	Parallelimport	Kleinimport
Sanktion/LNF	Fr. 914.—	Fr. 943.—	Fr. 229.—	Fr. 5'848.—

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

Die Sanktion pro Fahrzeug von Kleinimporteuren übersteigt jene der Grossimporteure (General- und Parallelimport) um ein Vielfaches. Grund hierfür 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. an 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 Personenwagen, für LNF, 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 Vollzugsergebnisse der CO₂-Emissionsvorschriften für schwere Fahrzeuge für das Jahr 2025 noch nicht abschliessend vorliegen. Sie werden in der Berichterstattung der schweren Fahrzeuge dargestellt.