



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

23. Juni 2026

Anhang B: Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2025

Anhang B zur 30. Berichterstattung im Rahmen der Energieeffizienzverordnung

Bundesamt für Energie BFE
Mühlestrasse 4, CH-3063 Ittigen; Postadresse: CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 56 11 · Fax +41 58 463 25 00 · contact@bfe.admin.ch · www.bfe.admin.ch



I. Definitionen

Personenwagen (PW)¹: Unter Personenwagen werden leichte Motorwagen zum Personentransport mit höchstens neun Sitzplätzen einschliesslich der fahrzeugführenden Person (Kategorie M1 bis 3.5 Tonnen) verstanden. Für die Berichterstattung werden die PW zudem auf die IVZ-Fahrzeugart 001 (PW) eingeschränkt.

Leichte Nutzfahrzeuge (LNF)²: Unter leichten Nutzfahrzeugen werden hier Fahrzeuge zum Sachentransport verstanden, deren zulässiges Gesamtgewicht grundsätzlich 3.5 Tonnen nicht übersteigt.³ Für die Berichterstattung werden die leichten Nutzfahrzeuge entsprechend der CO₂-Verordnung wie folgt präzisiert:

- Lieferwagen: Leichte Motorwagen bis 3.5 Tonnen Gesamtgewicht zum Sachentransport einschliesslich solcher mit zusätzlichen wegklappbaren Sitzen im Laderaum zum gelegentlichen, nicht gewerbsmässigen Personentransport, wenn insgesamt höchstens 9 Sitzplätze einschliesslich fahrzeugführender Person vorhanden sind (IVZ-Fahrzeugart 30). Ebenfalls als Lieferwagen gelten hier Fahrzeuge mit einem emissionsfreien Antrieb und einem Gesamtgewicht von über 3,50 t bis zu 4,25 t, die abgesehen vom Gewicht der Definition des Lieferwagens entsprechen und bei denen das 3,50 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs verursacht wird (IVZ-Fahrzeugart 35, Lastwagen). Die Lieferwagen umfassen Fahrzeuge mit unterschiedlichen Karosserieformen, etwa Kastenwagen oder Fahrzeuge mit einem Brückenaufbau oder einer Kippmulde.
- Leichte Sattelschlepper (IVZ-Fahrzeugart 38): Motorwagen zum Ziehen von Sattelanhängern. Sattelschlepper und Sattelanhänger werden dabei getrennt immatrikuliert. Zu den LNF gehören lediglich die «leichten» Sattelschlepper, d.h. die Fahrzeuge bis 3.5 Tonnen Gesamtgewicht (ohne Auflieger/Anhänger), die übrigen Sattelschlepper gehören zu den Schweren Motorwagen.

Mehrstufige LNF (sog. Multi Stage Vehicles, MSV): Unter MSV versteht man Fahrzeuge, die in mehreren Stufen – ausgehend von einem Basisfahrzeug – gefertigt und typengenehmigt werden. Das Basisfahrzeug entspricht dabei der ersten, noch unvollständigen Stufe. Ist das Fahrzeug nach einer oder mehreren Fertigungsstufen komplett, spricht man von einem vervollständigten MSV, welches zum Verkehr zugelassen werden darf. Typischerweise handelt es sich dabei um sog. Fahrgestelle, die vom Importeur oder von Firmen in der Schweiz mit unterschiedlichen Aufbauten wie beispielsweise einem Kofferaufbau, einer Kühlbox oder einer Kippbrücke ausgerüstet werden.

Leergewicht: Das Leergewicht ist als das Gewicht des fahrbereiten, nicht beladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung, sowie der fahrzeugführenden Person (75 kg) definiert⁴. Bei Elektrofahrzeugen gehört die Batterie zum Leergewicht. Das Leergewicht eines Fahrzeugs hängt von der Ausstattung im Einzelfall ab. Zu jedem Fahrzeug ist im IVZ wie auch im CoC⁵ ein individuelles Leergewicht eingetragen. Die Typengenehmigungsdaten aus TAS andererseits enthalten ein minimales und ein maximales zulässiges Leergewicht der jeweils in einem Datenblatt bzw. Typengenehmigung (hier: TG) abgedeckten Varianten und Versionen.

¹ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen (VTS), Art. 11, Abs. 2 Bst. a

² Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) Art. 11, Abs. 2 Bst. e, Bst. f und Bst. i

³ Artikel 4 und Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge

⁴ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen (VTS), Art. 7

⁵ CoC (Certificate of Conformity): Übereinstimmungsbescheinigung. Dokument, welches bescheinigt, dass ein Fahrzeug den geltenden technischen Vorschriften entspricht. Enthält für individuelle Fahrzeuge die zutreffenden technischen Daten aus der EG-Gesamtgenehmigung. Generell ist hier das elektronische CoC (eCoC) mitgemeint, wenn das CoC erwähnt wird.



Normverbrauch: Die Ermittlung des Treibstoffverbrauches und des g CO₂/km-Werts richten sich nach der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017. Sie werden seit September 2017 in einem Typengenehmigungsverfahren bestimmt, in welchem die Fahrzeuge unter Laborbedingungen auf Rollenprüfständen im WLTP-Verfahren (Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure) getestet werden. Seit dem Jahr 2021 werden WLTP-basierte Messwerte für CO₂ und Treibstoffverbrauch auch im Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften und für die Berichterstattung zu den Neufahrzeugen verwendet. Der Verbrauch im Alltag hängt von weiteren Faktoren (Belastung und Reifendruck, Beladung, Fahrstil, Einsatz der Klimaanlage, Verkehrssituation, usw.) ab und ist in aller Regel höher als der gemessene Normverbrauch. Der Normverbrauch eignet sich aber für den Relativvergleich verschiedener Fahrzeuge. Der vorliegende Bericht stützt sich auf den Normverbrauch ab.

Energieverbrauch in Benzinäquivalent: Die UVEK-Verordnung über die Angabe des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern⁶ legt die Faktoren zur Umrechnung der Originaleneinheiten der verschiedenen Treibstoffarten in Benzinäquivalente fest (Art. 1; siehe Tabelle B-1). Erst nach der Umrechnung kann der Energieverbrauch anhand des spezifischen Energiegehalts verschiedener Treibstoffarten miteinander verglichen werden.

Treibstoffart	Einheit/100km	BÄ-Faktor	Einheit
Benzin	L	1.00	L BÄ/L Benzin
Diesel	L	1.14	L BÄ/L Diesel
CNG	kg	1.52	L BÄ/kg CNG
LPG	L	0.79	L BÄ/L LPG
E85	L	0.72	L BÄ/L E85
Strom	kWh	0.11	L BÄ/kWh
Wasserstoff	kg	3.82	L BÄ/kg H ₂

Tabelle B-1: Faktoren zur Umrechnung der Energieverbräuche in Benzinäquivalente

Relevanter Treibstoff: Bei Plug-in-Hybriden sowie Bifuel-Fahrzeugen liegen zwei Energieverbräuche vor (Erst-Treibstoff und Zweit-Treibstoff). Bei Plug-in-Hybriden gelten beide Energieverbräuche (Strom einerseits, Benzin oder Diesel andererseits) gleichzeitig, d.h. kumulativ. Bei Bifuel-Fahrzeugen gelten sie alternativ. Für Benzin/CNG-Bifuel-Fahrzeuge, Benzin/LPG-Bifuel-Fahrzeuge sowie für Benzin/E85-Bifuel-Fahrzeuge wird hier jeweils der alternative Treibstoff (CNG, LPG oder E85) als relevant eingestuft und für die Analysen verwendet. Bei der Homologation sind sowohl der flüssige (Ersttreibstoff) als auch der gasförmige Treibstoff (Zweitreibstoff) zwingend anzugeben.

II. Datenquellen

Grundsätzlich werden für die Auswertungen die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Verfügung gestellten Daten aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften verwendet und mit Daten aus weiteren Quellen ergänzt.

Vollzugsdaten: Im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge werden für die Überwachung der Einhaltung der Zielvorgaben durch die Importeure sogenannte Vollzugsdaten verwendet. Darin sind alle im entsprechenden Jahr in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein erstmals zugelassenen, unter den Geltungsbereich der

⁶ Verordnung des UVEK über die Festlegungen zur Angabe des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern (VEE-PLS); SR 730.022.2, Stand 01.01.2025



CO₂-Emissionsvorschriften fallenden PW bzw. LNF enthalten. Grundgerüst der Vollzugsdaten ist ein Auszug der erstmals in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge aus dem Informationssystem Verkehrszulassung IVZ⁷. Nach Massgabe von Artikel 24 und 25 der CO₂-Verordnung werden die Fahrzeuge mit weiteren technischen Daten verknüpft, siehe folgende Abschnitte.

TAS: Die Datenbank «TAS» enthält alle Schweizer Fahrzeugtypengenehmigungen bzw. bei EG-gesamtgenehmigten Fahrzeugen⁸ Datenblätter (hier: TG). Im Vergleich zur IVZ-Datenbank wird TAS ausschliesslich vom Bund geführt. Zuständige Stelle ist das ASTRA. Wenn für einen Fahrzeugtyp eine TG vorliegt, werden deren Daten standardmässig für die Fahrzeugzulassung und den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften verwendet. Dabei wird immer der höchste CO₂-Wert aller in einer TG dokumentierten Fahrzeugvarianten verwendet. Als Gewichtswert wird bei den PW der niedrigste bzw. bei den LNF der höchste Wert verwendet. Seit 2021 werden im Rahmen der Fahrzeugzulassung die TG-Daten laufend von CoC-Daten abgelöst, s. unten.

eCOC-Daten/IVI: Künftig sollen praktisch alle EU-gesamtgenehmigten Fahrzeuge auf der Basis zentral verwalteter, elektronischer CoC-Daten aus dem Initial Vehicle Information-System (IVI) zugelassen werden. Der Übergang auf das neue System erfolgt schrittweise, sodass der Anteil der Fahrzeuge, die auf Basis elektronischer CoC-Daten zugelassen werden, kontinuierlich steigt. Im Jahr 2025 wurden erstmals die meisten neuen PW nach diesem Standard zugelassen, mit einem Anteil von 68 Prozent.

CoC-Daten: Grossimporteure von Neufahrzeugen haben die Möglichkeit, für typengenehmigte Fahrzeuge freiwillig fahrzeugscharfe Daten aus dem CoC für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften einzureichen. Für kleine Importeure kann die Zulassung auch auf Basis des CoC erfolgen.

Preisdaten: aufgrund der abnehmenden Bedeutung von mit Typengenehmigungen zugelassenen Fahrzeugen konnte die bisherige modell- bzw. variantenscharfe, TG-basierte Datenquelle für die Preisdaten nicht mehr weiterverwendet werden. Ab dem Vollzugsjahr 2024 werden daher die Preisdaten aus dem E-DEC-Portal des Bundesamtes für Zoll und Grenzschutz (BAZG) bezogen. Die Preise entsprechen dem beim Import deklarierten Wert zuzüglich Automobilsteuer (4 %) und Mehrwertsteuer (8,1 %). Der MWST-Wert ist der Gesamtwert der Ware einschliesslich Nebenkosten (Fracht, Verzollung, Versicherung usw.) bis zum Bestimmungsort in der Schweiz. In diesen Preisdaten fehlen Importeurs- und Händlermargen sowie allfällige Aus- und Umrüstungen der Fahrzeuge in der Schweiz. Die Daten sind somit nicht mehr direkt mit den Zahlen aus den Jahren vor 2024 vergleichbar.

III. Identifikation Direkt-, Parallel- und Generalimporte

Zur Immatrikulation eines Fahrzeugs sind zahlreiche technische Angaben erforderlich. Diese sind bisher meist in einer TG festgehalten. Der Importeur eines Fahrzeugtyps lässt durch das ASTRA nach Vorlage der erforderlichen Angaben gemäss der EG-Gesamtgenehmigung eine solche TG ausstellen. Alle Importe und Zulassungen in IVZ der entsprechenden Neuwagen-Modellvariante durch diesen Importeur erfolgen dann unter dieser TG.

Zur Abgrenzung von Fahrzeugen mit TG werden gewerbsmässigen Parallelimporteure andere TG (deren Kennzeichnung immer mit «1X...» anfängt) ausgestellt als dem Generalimporteur, welche inhaltlich aber identisch mit der

⁷ Das Informationssystem Verkehrszulassung IVZ (früher «Motorfahrzeuginformationssystem, MOFIS») ist ein automatisiertes Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister und enthält alle in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Fahrzeuge sowie die zur Identifikation nötigen Halterdaten. Die Datenbank wird vom Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem Fürstentum Liechtenstein geführt. Wird ein Fahrzeug auf dem Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen, werden die Halterdaten im IVZ erfasst. Zusätzlich können auch technische Daten wie CO₂ und Leergewicht erfasst werden. Diese Angaben entnimmt der Fahrzeugprüfexperte dem Originaldokument aus der Verzollung (Prüfbericht 13.20A) sowie aus der Typengenehmigung.

⁸ Whole Vehicle Type Approval WVTA, gemäss Verordnung (EU) 2018/858

Basis-TG sind. Wenn Einzelfahrzeuge zum Eigengebrauch eingeführt werden, spricht man von Direktimporten. Dafür ist die Ausstellung einer TG gemäss Art. 4 Abs. 1 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) nicht erforderlich. Die wichtigsten technischen Angaben werden durch das CoC oder weitere Nachweise der technischen Gleichwertigkeit zu den Anforderungen des Schweizer Rechts belegt. Das Fahrzeug kann direkt mit diesen Angaben beim Strassenverkehrsamt immatrikuliert werden. In diesen Fällen liegt keine TG vor.

Falls Fahrzeuge mit einem eCoC zugelassen werden, werden standardmässig diese Daten verwendet, es liegt dann auch keine Typengenehmigung mehr vor.

Es lassen sich drei Teilflotten identifizieren. Bei Vorliegen einer TG wird das Feld 24 (Typengenehmigung) im Fahrzeug-Ausweis bzw. via IVZ herangezogen. Bei einer Zulassung anhand eines eCoC wird der Importeur auf Basis der Importmeldung in IVITA-S identifiziert, wo nötig werden zudem Daten aus dem EDEC-System des BAZG herangezogen. Der Importeur ist einer Teilflotte zugewiesen, die von ihm importierten Fahrzeuge folgen derselben Zuteilung.

Teilflotte	Zulassung mit TG	Zulassung mit eCOC
Direktimporte	TG «X» oder leer	- Importeur verfügt über Zuteilung zu Teilflotte, insb. anhand von TGs: Zuteilung wird auf seine Fahrzeuge angewandt - Neue Importeure bzw. solche ohne TGs: Zuteilung durch BFE
Parallelimporte	PW: TG 1X...	
	LNF: TG 3X...	
Generalimporte	alle übrigen Einträge	

Tabelle B-2: Ermittlung der Importeursart in Abhängigkeit der Datengrundlage bei der Zulassung

Die Menge aller Fahrzeuge (Direkt-, Parallel- und Generalimporte) bildet die Gesamtflotte. Die detaillierten Zahlentabellen im Bericht beziehen sich ausschliesslich auf die Gesamtflotte. Die mittleren Kennzahlen in den Kapiteln 3.1 und 6.1 werden in Anhang A auch für die drei Teilflotten aufgeführt.

IV. Aufbereitung und Bereinigung PW-Daten

Insgesamt 245'501 PWs verfügen über Daten und gehen in die Auswertungen ein. Gesamthaft wurden gegenüber den Vollzugsdaten 34 PW noch nicht zugelassene Fahrzeuge von Kleinimporteuren ausgeschlossen.

Aus der Verknüpfung mit IVZ, TAS und eCoC-Daten werden folgende Aufbereitungsschritte vorgenommen:

Zuweisung der Importart: Anhand des Typengenehmigungscodes und des Typengenehmigungsinhaber-Codes bzw. der Importmeldung bei Vorliegen eines eCoC kann beurteilt werden, ob ein Fahrzeug general-, parallel- oder direktimportiert wurde (siehe Kapitel III „Identifikation Direkt-, Parallel- und Generalimporte“).

Aufteilung nach Antriebsart: Die Fahrzeuge werden anhand des Treibstoffcodes (Kombination aus IVZ-, TAS- und eCoC-Codes, wobei die Daten aus eCoC bzw. aus TAS Priorität haben gegenüber IVZ) in folgende Kategorien eingeteilt:

- **Benzin (inkl. Hybrid):** Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „B“ aufweisen. Zusätzlich alle mit Treibstoffcode „C“ (Benzin-Hybrid), sofern in den eCoC-Daten nicht als Plug-in-Hybrid vermerkt und falls der Zweitreibstoffverbrauch aus TAS dem Wert 0 entspricht und der CO₂-Wert sowie der Fahrzeugtyp nicht auf einen Plug-in-Hybrid hinweisen.
- **Diesel (inkl. Hybrid):** Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „D“ aufweisen. Zusätzlich alle mit Treibstoffcode „F“ (Diesel-Hybrid), sofern in den eCoC-Daten nicht als Plug-in-Hybrid vermerkt und falls der Zweitreibstoffverbrauch aus TAS dem Wert 0 entspricht und der CO₂-Wert sowie der Fahrzeugtyp nicht auf einen Plug-in-Hybrid hinweisen.
- **Benzin-Plug-in-Hybrid / Range Extender:** Alle Fahrzeuge mit Treibstoffcode „C“, falls in den eCoC-Daten als



Plug-in-Hybrid bezeichnet oder falls der Zweitreibstoffverbrauch aus TAS grösser 0 ist oder der Typ oder der tiefe CO₂-Ausstoss auf einen Plug-in-Hybrid hinweisen. Zusätzlich alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „R“ (Range Extender) aufweisen und bei denen der Typ auf einen Benzinmotor hinweist.

- Diesel Plug-in-Hybrid / Range Extender: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „F“ aufweisen, falls in den eCoC-Daten als Plug-in-Hybrid bezeichnet oder falls der Zweitreibstoffverbrauch aus TAS grösser 0 ist oder der Typ oder der tiefe CO₂-Ausstoss auf einen Plug-in-Hybrid hinweisen. Zusätzlich alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „R“ (Range Extender) aufweisen und bei denen der Typ auf einen Dieselmotor hinweist.
- Elektrisch: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „E“ aufweisen.
- CNG: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „N“ aufweisen.
- LPG: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „L“ aufweisen.
- CNG/Benzin-Bifuel: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „Y“ aufweisen.
- LPG/Benzin-Bifuel: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „Z“ aufweisen.
- E85/Benzin-Bifuel: Alle Fahrzeuge, die den Treibstoffcode „K“ aufweisen.

CO₂-Emissionen: Die CO₂-Emissionen basieren auf dem WLTP-Messverfahren der Verordnung (EU) 2017/1151. Bei den CO₂-Emissionen wird zwischen den Ersttreibstoff- und den Zweitreibstoff-CO₂-Werten unterschieden. Basierend auf den CO₂-Werten des Erst- und Zweitreibstoffes wurden die totalen g CO₂/km-Werte ermittelt. Für Plug-in-Hybridfahrzeuge wird entsprechend dem Kapitel I „Definitionen – Relevanter Treibstoff“ für die totalen CO₂-Emissionen die Summe aus den CO₂-Emissionen aus Erst- und Zweitreibstoff gebildet. Für sog. Bifuel-Fahrzeuge werden die CO₂-Emissionen des alternativen Treibstoffs (CNG, LPG) verwendet. Für monovalente Fahrzeuge (Treibstoff ausschliesslich Benzin, Diesel, Erdgas oder LPG) entspricht der totale CO₂-Ausstoss dem Ersttreibstoff-CO₂-Wert. Rein elektrisch getriebene Fahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge haben einen totalen CO₂-Ausstoss von 0 Gramm pro Kilometer.

Leergewicht: Für die Berichtsjahre 2013 – 2016 wurden für die Berechnung des mittleren Leergewichts die Angaben gemäss IVZ verwendet, welche aus dem Prüfbericht 13.20A der Verzollung stammen. Ab dem Berichtsjahr 2017 werden für die Auswertungen der PW die Leergewichtsdaten aus dem Vollzug gemäss Artikel 24 und 25 der CO₂-Verordnung verwendet, welche grösstenteils aus TAS, und im Fall der Einreichung von CoC oder bei der Zulassung mit elektronischen COC-Daten aus letzteren Quellen stammen.

Treibstoffverbrauch: Der Treibstoffverbrauch basiert auf dem WLTP-Verfahren gemäss der Verordnung (EU) 2017/1151. Der Treibstoffverbrauch wird analog zu den CO₂-Emissionen nach Erst- und Zweitreibstoffverbrauch aufgeteilt. Da Verbrauchswerte in TAS und in den eCoC-Daten vorhanden sind, nicht aber in IVZ, wird der Verbrauch für direktimportierte Benzin- und Dieselfahrzeuge ohne eCoC sowie bei Fahrzeugen mit freiwillig eingereichtem COC basierend auf den CO₂-Emissionen anhand der Emissionsfaktoren des relevanten Treibstoffs aus dem CO₂-Emissionswert berechnet (2.32 kg CO₂ pro Liter Benzin bzw. 2.62 kg CO₂ pro Liter Diesel) und für Plug-in-Hybride imputiert. Der totale Verbrauch wurde wie im Kapitel I „Definitionen – Relevanter Treibstoff“ beschrieben ermittelt. Für BEV- und PHEV-Fahrzeuge ohne Verbrauchsdaten wurde der elektrische Verbrauch imputiert, entweder aus Datensätzen identischer Fahrzeugtypen oder aus weiteren Quellen. Für einen Teil dieser PHEV wurde auch die Treibstoffart vorgängig berichtigt.

Benzinäquivalent: Die Benzinäquivalente werden analog zu den CO₂-Emissionen und dem Verbrauch aufgeteilt in Erst- und Zweitreibstoff-Benzinäquivalente und anhand der Faktoren in Tabelle B-1 berechnet.

Energieeffizienz-Kategorie: Die Energieeffizienzkategorie wurde auf Basis von Treibstoffverbrauch anhand der Berechnungsvorgaben der Verordnung des UVEK über die Festlegungen zur Angabe des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern (VEE-PLS) für das Jahr 2025



berechnet. Entsprechend der per 2020 revidierten Energieeffizienzverordnung (EnEV) wurde für die Kategorisierung auf WLTP-Verbrauchswerte abgestellt. Die Kategorisierung erfolgt direkt auf Basis der Primärenergie-Benzinäquivalente. Bei Fahrzeugen, die auf (elektronische) COC-Daten abstellen, wurde auch die Energieeffizienzkategorie auf dieser Basis ermittelt, was bei typengenehmigten Fahrzeugen eine Abweichung von der offiziell gemäss EnEV geltenden Kategorie ergeben kann.

Preisdaten: Basis für die Preisdaten bildet der Import- oder Mehrwertsteuerwert aus der E-DEC-Plattform des BAZG. Dieser Wert bezieht sich auf den Gesamtwert der veredelten Ware einschliesslich Nebenkosten (Fracht, Verzollung, Versicherung usw.) bis zum Bestimmungsort in der Schweiz. Zusätzlich werden die Automobilsteuer (4 %) sowie die Mehrwertsteuer (8.1 %) hinzugerechnet. Nicht berücksichtigt sind Zusatzkosten durch die Fahrzeugaufbereitung in der Schweiz sowie Importeurs- und Händlermargen. Die Verknüpfung der Daten erfolgt direkt über die Fahrgestellnummer.



V. Aufbereitung und Bereinigung LNF-Daten

Insgesamt 29'529 LNF verfügen über Daten und gehen in die Auswertungen ein. Gegenüber den Vollzugsdaten wurden 8 noch nicht zugelassene Fahrzeuge von Kleinimporteuren nicht berücksichtigt.

Aus der Verknüpfung mit IVZ, TAS und eCoC-Daten werden folgende Aufbereitungsschritte vorgenommen:

Zuweisung der Importart: Analog PW

Aufteilung nach Antriebsart: Analog PW

CO₂-Emissionen: Analog PW

Treibstoffverbrauch: Analog PW

Benzinäquivalent: Analog PW

Leergewicht und Gewichtskategorien: Für die Auswertungen der LNF werden die gemäss Artikel 24 und 25 der CO₂-Verordnung ermittelten Leergewichtsdaten verwendet, welche teils aus TAS und teils aus CoC-Daten stammen. In Abhängigkeit der so genannten Bezugsmasse („reference mass“), die sich als Summe aus der Masse des fahrbereiten Fahrzeuges und einem Aufschlag von 25 kg berechnet, werden die Fahrzeuge in die Gruppen I bis III eingeteilt:

- Gruppe I (N1-I): Bezugsmasse $\leq 1'305$ kg
- Gruppe II (N1-II): $1'305$ kg < Bezugsmasse $\leq 1'760$ kg
- Gruppe III (N1-III): Bezugsmasse > 1'760 kg