



CO₂-Emissionsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge – Zentrale Vollzugsresultate 2025

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

Der vorliegende Bericht präsentiert die Vollzugsresultate der CO₂-Emissionsvorschriften für die schweren Nutzfahrzeuge (SNF) des Jahres 2025. Die Auswertungen basieren auf den Vollzugsdaten des Bundesamtes für Energie (BFE). Grossimporteure (GI) werden in diesem Bericht aus Darstellungsgründen folgendermassen definiert: Grossimporteure sind Importeure von schweren Nutzfahrzeugen, welche im Referenzjahr 2025 mindestens fünf SNF erstmals in der Schweiz zugelassen haben, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF fallen.¹ Davon ausgenommen sind die Zeitreihen am Ende des Berichts, dort gilt die Definition gemäss CO₂-Verordnung.

Im Referenzjahr 2025 wurden insgesamt rund 6'300 SNF in der Schweiz (CH) und rund 30 SNF im Fürstentum Liechtenstein (FL) neu zum Verkehr zugelassen (Total rund 6'330 SNF).² Davon fallen rund 2'000 Fahrzeuge in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF.³ Beim BFE registrierte Grossimporteure (GI) waren dabei für die Zulassung von rund 1'950 Fahrzeugen verantwortlich, die restlichen rund 50 Fahrzeuge wurden von kleineren Importeuren zugelassen. Im Folgenden beschränkt sich die Berichterstattung auf die Fahrzeuge im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF.

Fahrzeuggruppe	Fahrzeuguntergruppe	Kriterien			
		Achskonfiguration	Maximales Gesamtgewicht (t)	Schlafkabine vorhanden	Motorleistung (kW)
	4-UD	4x2	> 16	Nein	< 170
	4-RD	4x2	> 16	Nein	≥ 170
				Ja	≥ 170 und < 265
	4-LH	4x2	> 16	Ja	≥ 265
	5-RD	4x2	> 16	Nein	
				Ja	< 265
	5-LH	4x2	> 16	Ja	≥ 265
	9-RD	6x2		Nein	
	9-LH	6x2		Ja	
	10-RD	6x2		Nein	
	10-LH	6x2		Ja	

Tabelle 1: Übersicht über die verschiedenen SNF-Fahrzeuggruppen und -untergruppen (gemäss EU-Verordnung: [Regulation \(EU\) 2019/1242, Annex I](#), Table 1). Ein leeres Kriterienfeld bedeutet, dass dieses Kriterium keinen Einfluss auf die Fahrzeuguntergruppenbestimmung hat.

Erläuterungen Abkürzungen: UD = Urban Delivery; RD = Regional Delivery; LH = Long Haul

Im Gegensatz zum Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften bei Personenwagen (PW) und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) ist die Sanktionsberechnung im SNF-Vollzug komplexer, da die Fahrzeuge je nach Einsatzzweck deutliche Unterschiede im CO₂-Ausstoss aufweisen können.⁴ Daher werden SNF basierend auf bestimmten Kriterien in verschiedene Fahrzeuggruppen und -untergruppen unterteilt (siehe

¹ Die hier verwendete Definition für GI weicht von der Definition in der CO₂-Verordnung ab, gemäss welcher ein Importeur bereits als GI zählt, wenn er zwei oder mehr Fahrzeuge erstmals zum Verkehr zugelassen hat (siehe [CO₂-Verordnung Art. 18](#)). Dafür entspricht sie nun den Vorgaben aus der Berichterstattungspflicht im CO₂-Gesetz (siehe [CO₂-Gesetz Art. 13a](#)).

² Folgende Fahrzeugarten (EFKO Code in Klammer) werden berücksichtigt: Schwerer Personenwagen (2), Schwerer Motorwagen (11), Lastwagen (35), Schweres Sattelmotorfahrzeug (37), Sattelschlepper (38) und Arbeitsmaschine (50).

³ Vom Geltungsbereich ausgenommen sind beispielsweise Allradfahrzeuge, Fahrzeuge mit Garantiegewicht < 16 t, Gebrauchtwagen oder Militärfahrzeuge (vollständige Kriterienliste: siehe [CO₂-Verordnung Art. 17c](#) und [17d](#)).

⁴ Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren für Langstreckentransporte weisen typischerweise einen deutlich tieferen CO₂-Ausstoss pro Tonnenkilometer (tkm) auf als solche, welche vorwiegend auf kurzen Distanzen eingesetzt werden. Dies hängt damit zusammen, dass die Fahrzeuge ihre maximale Verbrauchseffizienz auf langen Strecken erreichen, während der Verbrauch auf kurzen Strecken mit vielen Brems- und Beschleunigungsvorgängen deutlich höher ausfällt.



Tabelle 1). Bei der Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen Flottenemissionen werden die Durchschnittswerte je Untergruppe mit den jeweiligen Untergruppen-Anteilen in der Importeursflotte und mit Gewichtungsfaktoren für Nutzlast und Fahrleistung unterschiedlich gewichtet. Die sanktionsrelevante Zielwertabweichung ist die Differenz zwischen diesen zwei Grössen.

Basierend auf den von GI neu zugelassenen SNF zeigt Abbildung 1 pro Fahrzeuguntergruppe die durchschnittlichen CO₂-Emissionen, den Elektrofahrzeuganteil sowie die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge. Die Untergruppe 5-LH umfasst als grösste Untergruppe rund 38 Prozent aller im Referenzjahr 2025 von GI neu zugelassenen SNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften. Hingegen wurden keine Fahrzeuge der Untergruppe 4-UD zugelassen.

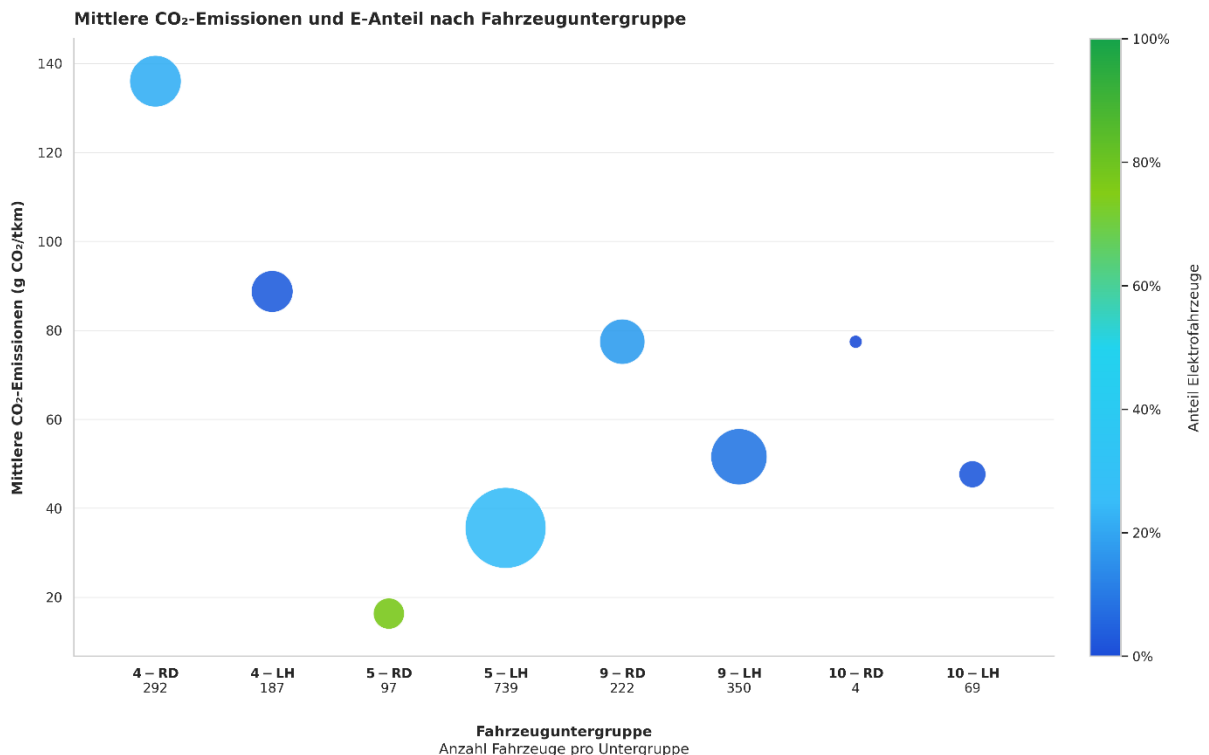


Abbildung 1: Mittlere CO₂-Emissionen pro Tonnen-km (y-Achse), Elektrofahrzeuganteil (Punktfarbe) sowie Anzahl der von GI zugelassenen SNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Punktgrösse und x-Achse unten) pro Fahrzeuguntergruppe.

In Abbildung 2 ist eine Übersicht über die Zielerreichung der GI ersichtlich. Von den 13 GI überschritt lediglich einer seine individuelle Zielvorgabe und muss entsprechend Sanktionszahlungen leisten. Unter den restlichen, sanktionsfreien GI fallen insbesondere Daimler Truck Schweiz AG sowie Renault Trucks (Schweiz) AG auf, welche ihre individuelle Zielvorgabe deutlich unterschritten.

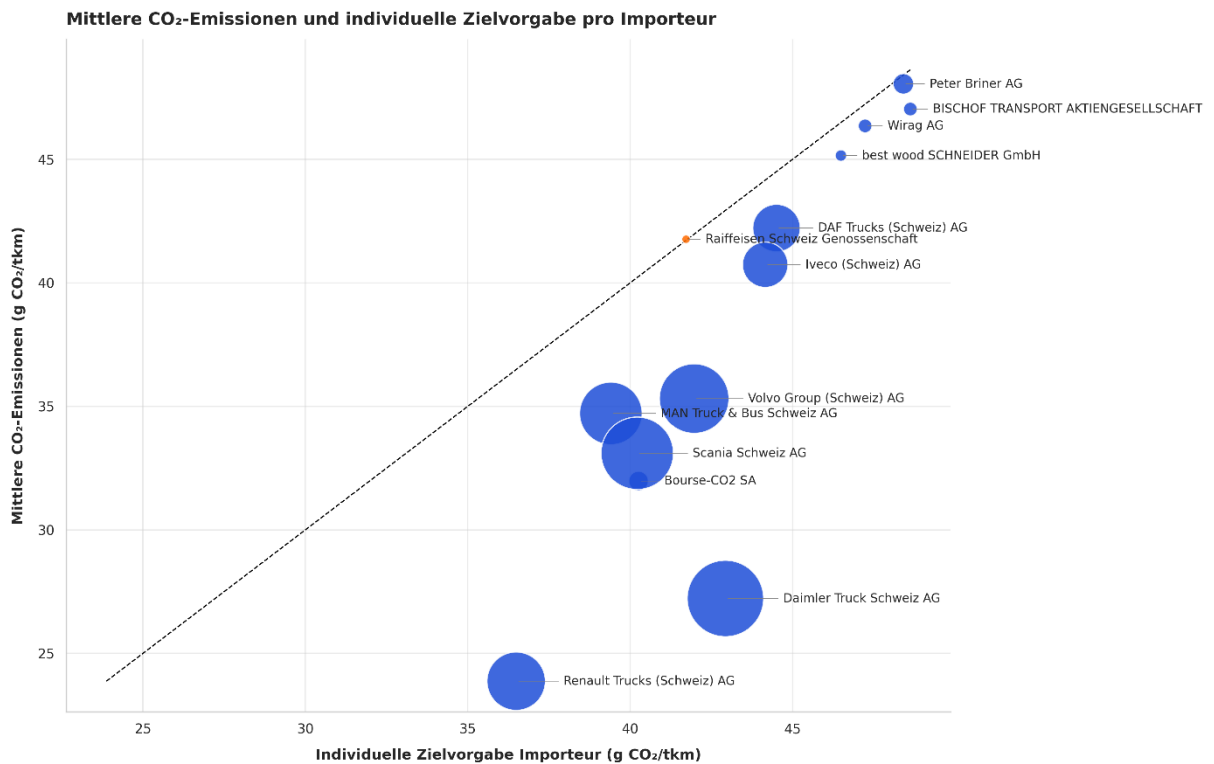


Abbildung 2: Mittlere CO₂-Emissionen und individuelle Zielvorgabe pro GI. Zusätzlich kann mithilfe der Punktgrösse die Flottengrösse des jeweiligen GI abgeschätzt werden (grösserer Punkt = grösserer Marktanteil). Die Punktfarbe zeigt, bei welchen Importeuren Sanktionen fällig wurden (Orange = mit Sanktion, Blau = Sanktionsfrei).

Hervorzuheben ist der Anteil der reinelektrischen SNF, welcher im Jahr 2025 mit rund 20,8 Prozent aller SNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt.⁵ Dieser hohe Elektroanteil trug massgeblich dazu bei, dass viele Importeure ihre individuellen Zielvorgaben unterschreiten und somit Sanktionszahlungen vermeiden konnten.

⁵ Gemäss [Pressemitteilung der ACEA vom 29. Januar 2026](#), welche eine andere Datenbasis als der vorliegende Bericht verwendet, waren im Jahr 2025 rund 15.2 Prozent der neu zugelassenen SNF in der Schweiz elektrisch. In der EU lag dieser Wert im selben Zeitraum bei rund 2.0 Prozent.



Übersicht über die Grossimporteure und Emissionsgemeinschaften

Nachfolgend zeigt Tabelle 2 die im Referenzjahr 2025 beim BFE registrierten GI mit mindestens 5 erstmals zum Verkehr zugelassenen SNF im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften, die Zusammenstellung von Emissionsgemeinschaften (EG)⁶ sowie Angaben zu offiziellen Markenvertretern in der Schweiz.

	Name Importeur oder EG	Offizieller Markenvertreter	Importeure Im Fall einer EG
1	Best Wood Schneider GmbH		
2	Bischof Transport AG		
3	Bourse-CO ₂ SA		
4	DAF Trucks (Schweiz) AG	DAF Trucks N.V.	
5	Daimler Truck (Schweiz) AG	Mercedes-Benz Trucks / Fuso	
6	Iveco (Schweiz) AG	Iveco	
7	MAN Truck & Bus (Schweiz) AG	MAN Trucks	
8	Peter Briner AG		
9	Raiffeisen Schweiz Genossenschaft		
10	Renault Trucks (Schweiz) AG	Renault Trucks	
11	Scania (Schweiz) AG	Scania	
12	Volvo Group (Schweiz) AG	Volvo Truck	
13	Wirag AG		

Tabelle 2: Übersicht über die beim BFE registrierten GI und EG sowie Angaben zu offiziellen Markenvertretern im Referenzjahr 2025.

⁶ Im Jahr 2025 waren keine SNF-Emissionsgemeinschaften beim BFE registriert.



Detaillierte Vollzugsresultate pro GI

Spaltenbezeichnung	Beschreibung
Importeur / Emissionsgemeinschaft	Name des Importeurs oder der Emissionsgemeinschaft gemäss Anmeldung BFE
Anzahl SNF	Anzahl erstmals in der Schweiz zugelassene SNF im Geltungsbereich der CO ₂ -Emissionsvorschriften.
Ø CO ₂ 2025 in g/tkm ⁷	Sanktionsrelevanter CO ₂ -Durchschnitt der im Referenzjahr zugelassenen SNF gerundet auf eine Nachkommastelle.
Individuelle Zielvorgabe in g/tkm	Individuelle Zielvorgabe, basierend auf den gewichteten Zielwerten pro Fahrzeuguntergruppe, gerundet auf eine Nachkommastelle.
Sanktion in CHF	Sanktion in Schweizer Franken
ZEV-Anteil ⁸	Anteil Fahrzeuge mit 0 Gramm CO ₂ -Emissionen in der Flotte

Tabelle 3: Spaltenerläuterungen zur Tabelle mit den detaillierten Vollzugsresultaten.

Tabelle 4 zeigt die detaillierten Vollzugsresultate der GI im Referenzjahr 2025. Zusätzlich sind am Tabellenende unter dem Sammelbegriff «Kleinimporteure» die Kennzahlen der aggregierten Fahrzeugflotte aller Importeure aufgeführt, welche weniger Fahrzeuge im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF zugelassen haben als gemäss Definition am Anfang des Berichts für den GI-Status notwendig sind. Die Spalten sind in Tabelle 3 erläutert.

Importeur / Emissionsgemeinschaft	Anzahl SNF	Ø CO ₂ 2025 in g/tkm	Individuelle Zielvorgabe in g/tkm	Zielwertabweichung in g/tkm	Sanktion in CHF	ZEV-Anteil in %
Best Wood Schneider GmbH	6	45.2	46.5	-1.3	0.00	0.0%
Bischof Transport AG	7	47.0	48.6	-1.6	0.00	0.0%
Bourse-CO ₂ SA	11	32.0	40.3	-8.3	0.00	18.2%
DAF Trucks (Schweiz) AG	98	42.2	44.5	-2.3	0.00	3.1%
Daimler Truck (Schweiz) AG	508	27.2	42.9	-15.7	0.00	37.2%
Iveco (Schweiz) AG	85	40.7	44.2	-3.4	0.00	11.8%
MAN Truck & Bus (Schweiz) AG	248	34.7	39.4	-4.7	0.00	8.9%
Peter Briner AG	12	48.1	48.4	-0.4	0.00	0.0%
Raiffeisen Schweiz Genossenschaft	5	41.8	41.7	0.0	850.00	0.0%
Renault Trucks (Schweiz) AG	195	23.9	36.5	-12.6	0.00	36.4%
Scania (Schweiz) AG	417	33.1	40.2	-7.1	0.00	13.2%
Volvo Group (Schweiz) AG	361	35.3	42.0	-6.7	0.00	17.7%
Wirag AG	7	46.4	47.2	-0.9	0.00	0.0%
Kleinimporteure (weniger als 5 zugelassene SNF im Geltungsbereich)	54				302'175.00	
Total 2025	2'014				303'025.00	

Tabelle 4: Detaillierte Vollzugsresultate für GI bzw. EG sowie aggregierte Zahlen für KI.

⁷ «g/tkm» steht für Gramm pro Tonnenkilometer. Das bedeutet beispielsweise, dass ein Fahrzeug mit einem CO₂-Ausstoss von 50 g/tkm und einem Gesamtgewicht von 20 Tonnen pro Kilometer zurückgelegter Strecke 20 x 50 = 1'000 g CO₂ emittiert.

⁸ Die Abkürzung «ZEV» steht für Zero Emission Vehicle.



Zusammenfassung von Erträgen und Aufwand⁹

Die Kosten und Erträge aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für PW, LNF und SNF werden zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein aufgeteilt. Dies geschieht auf Basis der gesamten Anzahl Fahrzeugzulassungen in den beiden Staaten¹⁰. Im Jahr 2025 kommen nach Abzug der Kosten rund 761'000 Franken dem Fürstentum Liechtenstein zu, rund 121.4 Millionen Franken werden dem Schweizer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF zugewiesen. Die detaillierten Zahlen sind in Tabelle 5 ersichtlich.

2025	FL	CH	Total
Geprüfte PW	1'500	244'000	245'500
Geprüfte LNF	200	28'100	28'300
Geprüfte SNF	20	2'000	2'020
Total geprüfte Fahrzeuge	1'720	274'100	275'820
Erträge PW	-	-	CHF 97'664'000
Erträge LNF	-	-	CHF 25'887'000
Erträge SNF	-	-	CHF 303'000
Total Erträge CO₂-Vollzug	CHF 771'000	CHF 123'083'000	CHF 123'854'000
Vollzugskosten	CHF 10'000	CHF 1'656'000	CHF 1'666'000
Nettoertrag	CHF 761'000	CHF 121'427'000	CHF 122'188'000

Tabelle 5: Aufteilung der Kosten und Erträge auf die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein.¹¹

⁹ Die ausgewiesenen Zahlen sind zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch nicht rechtskräftig. Weiter ist die Abrechnung von drei LNF-Grossimporteuren noch nicht abgeschlossen, entsprechend wurden sie nicht in dieser Übersicht berücksichtigt.

¹⁰ Vereinbarung zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein betreffend die Umweltabgaben im Fürstentum Liechtenstein ([SR 0.641.751.411](#)).

¹¹ In der Tabelle werden gerundete Zahlen abgebildet.



Zeitreihen des CO₂-Vollzugs für SNF

Folgende Tabellen informieren chronologisch über verschiedene Kenngrössen seit der Einführung der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF im Jahr 2025. Für diese Zeitreihen sind Grossimporteure abweichend vom restlichen Bericht gemäss CO₂-Verordnung Art. 18 als Importeure von SNF definiert, welche im Referenzjahr 2025 mindestens zwei SNF erstmals zum Verkehr zugelassen haben, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für SNF fallen.

Jahr	Gesamt	Grossimporteure	Kleinimporteure
2025	Fr. 303'025	Fr. 142'545	Fr. 160'480

Tabelle 6: Entwicklung Sanktionserträge der Jahre 2025-2025.

Jahr	Gesamt	Einzelimporteure	Emissionsgemeinschaften
2025	24	24	0

Tabelle 7: Anzahl beim BFE registrierte Grossimporteure und Emissionsgemeinschaften der Jahre 2025-2025.

Jahr	Gesamt	Grossimporteure	Kleinimporteure
2025	2'014	1'989	25

Tabelle 8: Anzahl SNF-Zulassungen im Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften der Jahre 2025-2025.