Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

November 2026

Erläuterungen zur Revision vom November 2026 der CO_2-Verordnung

Inhaltsverzeichnis

1. Grundzüge der Vorlage 1
1.1 CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge 1
1.2 Änderungen aufgrund des Entlastungspaketes 2027 1
1.3 Geothermie 1
1.4 Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden 2
2. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft 2
3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen 3

1. Grundzüge der Vorlage

1.1 CO_2-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge

Das BFE hat im Rahmen der laufenden Vollzugsarbeiten der CO_2-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 Änderungen aufgrund des Entlastungspaketes 2027[1]

Mit dem Entlastungspaket 2027 wurde eine Neukonzipierung der Förderung im Gebäudebereich im Energiegesetz vom 30. September 2016 (EnG; SR 730.0) geschaffen. Artikel 34 (Verminderung der CO_2-Emissionen bei Gebäuden) und Artikel 34*a* (Förderung erneuerbarer Energien) des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO_2-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (CO_2-Gesetz; SR 641.71), der die Beteiligung des Bundes am Gebäudeprogramm regelt, wird per 1. Januar 2027 aufgehoben. Aus diesem Grund werden Artikel 104 bis 111 der Verordnung über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Verordnung; SR 641.711) (Globalbeiträge zur langfristigen Verminderung der CO_2-Emissionen bei Gebäuden) aufgehoben. Künftig werden nur noch Projekte zur direkten Nutzung der Geothermie gefördert, entsprechend werden Artikel 112ff. der CO_2-Verordnung angepasst sowie der Anhang 12*a* aufgehoben. Aufgehoben wird ferner die Förderung von Anlagen zur Nutzung der Solarthermie für Prozesswärme, Artikel 113g bis Artikel 113k der CO_2-Verordnung sind daher aufzuheben.

Die in der Vorlage als Änderung eines anderen Erlasses enthaltene Anpassung der Mineralölsteuerverordnung vom 20. November 1996 (MinöStV)[2] ist ebenfalls eine Folge des Entlastungspaketes 2027. Mit diesem werden die Absätze 1^{bis} und 1^{ter} von Artikel 18 des Mineralölsteuergesetzes[3] vom 21. Juni 1996 aufgehoben. Damit entfällt ab dem 1. Januar 2027 die Rückerstattung der Mineralölsteuer an konzessionierte Transportunternehmen im Schienen- und Strassenverkehr. Die Änderung der Mineralölsteuerverordnung dient dem Nachvollzug der Gesetzesänderung.

Gleichzeitig erfolgt eine Anpassung von Artikel 61 MinöStV, die aufgrund einer auf den 1. Januar 2027 in Kraft tretenden Änderung der Verordnung des EFD über die Steuerbegünstigungen bei der Mineralölsteuer (V-EFD)[4] bezüglich der Rückerstattung der Mineralölsteuer an die Forstwirtschaft notwendig wird. Zudem wird der Steuertarif in Anhang 2 MinöStV um erneuerbares Benzin ergänzt, damit eine Steuererleichterung künftig auch für diese Treibstoffart geltend gemacht werden kann.

1.3 Geothermie

Es wird eine neue Bestimmung in Anhang 12 Ziffer 2.5 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

1 https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20250063
2 SR **641.611**
3 SR **641.61**
4 SR **641.612**

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, sodass die Abfolge der technischen Schritte sinnvoller abgebildet ist. Die Vorbereitungsarbeiten werden nun vor der eigentlichen Akquisition von neuen Geodaten genannt.

1.4 Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden

Die Änderungen im Bereich der CO_2-Emissionsvorschriften sind von geringer Tragweite und haben keinen Mehraufwand zur Folge. Sie können ohne substanzielle finanzielle Auswirkungen umgesetzt werden. Durch die Änderungen ist für die kommenden Jahre mit jährlichen Mindereinnahmen im tiefen einstelligen Promillebereich zu rechnen, was maximal einem tiefen sechsstelligen Betrag entspricht. Die Einnahmen aus den CO2-Emissionsvorschriften werden dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zugewiesen.

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

Die Änderung der MinöStV aufgrund des Entlastungspaketes 2027 führt für den Bund zu Mehreinnahmen in der Höhe von etwa 50 Millionen Franken pro Jahr. Da die Rückerstattungsgesuche seit 2026 digital abgewickelt werden, führt der Wegfall der Rückerstattungsgesuche für konzessionierte Transportunternehmen im Schienen- und Strassenverkehr nur zu geringem personellen Minderaufwand beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Die Änderung von Artikel 61 MinöStV und die Ergänzung des Anhangs 2 MinöStV haben keine personellen Auswirkungen.

2. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Die Änderungen im Bereich der CO_2-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.

Mit der Änderung der MinöStV entfällt für die betroffenen konzessionierten Unternehmen die Möglichkeit, Steuerrückerstattungen im Umfang von rund 50 Millionen Franken pro Jahr geltend zu machen. Die Änderung bezüglich der Rückerstattung an die Forstwirtschaft (Art. 61 sowie V-EFD) führt zu einer leichten Erhöhung des jährlichen Rückerstattungsvolumens um ca. 200’000 Franken.

3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

CO_2-Verordnung

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

Die bisherige Vollzugserfahrung der CO_2-Emissionsvorschriften für Personenwagen (PW) und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) zeigt, dass vereinzelt Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen werden, die deutlich vor der Einführung der jeweiligen CO_2-Zielwerte für leichte Fahrzeuge beim Zoll angemeldet wurden. In der Regel handelt es sich dabei um Lagerfahrzeuge, die ungewöhnlich lange Standzeiten aufweisen oder um Fahrzeuge, die ohne Zulassung für den Strassenverkehr verwendet wurden (z. B. auf Werksgelände). Gemäss der CO_2-Gesetzgebung fallen Fahrzeuge grundsätzlich mit ihrer Inverkehrsetzung in der Schweiz in den Geltungsbereich der CO_2-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 erfolgte Erstzulassung den CO_2-Emissionsvorschriften untersteht. Es handelt sich dabei um Einzelfälle von jährlich weniger als 10 PW und LNF, bei denen es aufgrund der zeitlichen Dimensionen angezeigt erscheint, sie vom Geltungsbereich der CO_2-Emissionsvorschriften auszunehmen. Die konkreten Verzollungsdaten, die gegebenenfalls die Nichtanwendung der CO_2-Emissionsvorschriften auf das betroffene Fahrzeug zur Folge haben, wurden bei den PW anhand des Datums der unbenützt abgelaufenen Referendumsfrist und bei den LNF anhand der Volksabstimmung über die Einführung der entsprechenden Gesetzesgrundlage festgelegt. Die neue Ausnahmebestimmung hat keine oder kaum nennenswerte (max. tiefer 5-stelliger Betrag) Mindereinnahmen zur Folge.

Art. 17c^{bis} Abs. 3 Bst. c^{bis}, c^{ter} und c^{quater}

In der EU sind Geländefahrzeuge, Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäss Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/2400[5] der Kommission von der Pflicht zur Simulation von Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerten ausgenommen. Zudem legt Art. 3a Abs. 1 Bst. a - d der Verordnung (EU) 2019/1242[6] für zukünftige Berichtszeiträume verbindlich die Zielvorgaben durchschnittlicher CO_2-Emissionen neuerer Kraftfahrzeuge fest. Diese durchschnittlichen Emissionen sollen in Form eines Absenkpfads je länger je mehr verringert werden. Geländefahrzeuge, Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind gemäss Art. 3a Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/1242 jedoch von diesen Emissionsreduktionsvorgaben ausgenommen. Der Geltungsbereich der Schweizerischen CO_2-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 bei Grossimporteuren einen Anteil im tiefen einstelligen Prozentbereich gemessen an der gesamten Neuwagenflotte von schweren Fahrzeugen aus. Bei Kleinimporteuren sind aus dem Jahr 2025 keine entsprechenden Fahrzeuge bekannt. Die Ausnahmebestimmung hat, insbesondere auch aufgrund der tiefen Sanktionen in diesem Fahrzeugsegment, somit keine oder kaum nennenswerte Mindereinnahmen von maximal ein paar Tausend Franken zur Folge.

Art. 17d Abs. 3 Bst. a und b Einleitungssatz

Die Regelung betreffend die vom Geltungsbereich ausgenommenen Fahrzeuge bleibt im Grundsatz bestehen. Bisher waren Fahrzeuge ausgenommen, die zum Zeitpunkt der Zollanmeldung in der

[5] 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 CO2-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.

[6] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-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.

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 5000 km oder mehr 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 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 für Fahrzeuge, die im Ausland bereits zugelassen waren

Zur Beurteilung, ob ein Fahrzeug, in den Geltungsbereich der CO_2-Emissionvorschriften fällt oder nicht, bedarf es der Angaben zum ausländischen Erstinverkehrsetzungsdatum sowie zur Fahrleistung des Fahrzeugs (Art. 17*d* 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 Erstinverkehrsetzung und zur Fahrleistung angeben müssen.

Art. 30 Abs. 2 Bst. a

Im Rahmen der Revision der CO_2-Verordnung, die per 1. Januar 2025 in Kraft trat, wurde die rechnerische Abrundung der CO_2-Emissionen, die die Zielvorgabe überschreiten, bei Personenwagen und Lieferwagen sowie leichten Sattelschlepper, von bisher einem Zehntel Gramm CO_2/km auf einen Hundertstel Gramm CO_2/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_2-Sanktion neu wieder auf einen Zehntel Gramm CO_2/km abgerundet werden. Eine Analyse vergangener Perioden zeigt, dass durch die Änderungen Mindereinnahmen im tiefen einstelligen Promillebereich resultieren könnten.

Art. 41 Abs. 1ter und 3

Bezüglich der Bestimmungen zu Absatz 1ter und 3 wird die Verlängerung der Winterreserveverordnung vom 25. Januar 2023 (WResV; SR 734.722) bis 31. Dezember 2030 nachvollzogen. Im Sommer 2027 werden mit dem Inkrafttreten der Stromreserveverordnung dann in beiden Absätzen die Verweise an die neuen Rechtsgrundlagen angepasst.

Art. 43 Abs. 2 Bst. c

Bei der Festlegung, ob die Voraussetzungen zur verpflichtenden Teilnahme am Emissionshandelssystem erfüllt sind, können Reservekraftwerke bis zum Abruf der Reserve auf Antrag nicht berücksichtigt werden (Bst. c). Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Anlagen für die Forschung, Entwicklung oder Erprobung neuer Produkte und Prozesse genutzt werden und gleichzeitig für einen möglichen Einsatz als Reservekraftwerk vorbereitet (nationaler Test angeordnet durch die Eidgenössische Elektrizitätskommission ElCom) werden. Ab dem Zeitpunkt des ersten Abrufs nach der Winterreserveverordnung, nimmt das Reservekraftwerk verpflichtend und unbefristet am EHS teil. Wird das Reservekraftwerk zuvor nicht ausschliesslich zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft als Reservekraftwerk, sondern auch

zum Zweck der Strom- oder der Wärmeproduktion betrieben, kann kein Antrag auf Nichtberücksichtigung gestellt werden. Im Sommer 2027 wird mit dem Inkrafttreten der Stromreserveverordnung der Verweis in Buchstabe c an die neuen Rechtsgrundlagen angepasst.

9. Kapitel 1a Abschnitt (Art. 104 – 111)
Aufgrund der Aufhebung von Artikel 34 CO_2-Gesetz werden diese Artikel ebenfalls aufgehoben.

Art. 112, 113 Abs. 2, 113a, 113b Abs. 2 sowie Anhang 12a

Aufgrund der Aufhebung von Artikel 34*a* Absatz 1 Buchstabe b CO_2-Gesetz werden diese Artikel redaktionell angepasst. Anhang 12*a* wird aufgehoben.

Art. 113g bis 113k

Aufgrund der Aufhebung von Artikel 34*a* Absatz 1 Buchstabe e CO_2-Gesetz werden diese Artikel ebenfalls aufgehoben.

Art. 127h Abs. 3

In Absatz 3 wird der Begriff Klimapolitik durch Umweltpolitik ersetzt. Die Anpassungsmassnahmen müssen der Umwelt- und Energiepolitik des Bundes entsprechen. Zur Umweltpolitik gehört auch die Klimapolitik. Dies bedeutet, dass sie insbesondere einen Beitrag an die Ziele der Strategie „Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz“[7] des Bundesrates leisten und zur Minimierung der Risiken des Klimawandels und zum Schutz der Bevölkerung, der Sachwerte und der natürlichen Lebensgrundlagen sowie zur Steigerung der Anpassungsfähigkeit von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt an den Klimawandel beitragen. Zudem sollen die Anpassungsmassnahmen den Grundsätzen der Anpassungsstrategie genügen, bei der unter anderem die Nachhaltigkeit, das gemeinschaftliche Vorgehen von Bund, Kantone, Gemeinden und Privaten, die Vereinbarkeit der Anpassungen mit der Mitigation von Treibhausgasemissionen und die Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse im Vordergrund stehen. Zur Umweltpolitik gehört unter anderem die Biodiversitätspolitik. Dies bedeutet, dass beispielsweise bei Neupflanzungen von Bäumen möglichst Baumarten gewählt werden, die sowohl eine hohe Wirkung für die Anpassung an den Klimawandel als auch eine hohe Wirkung für die Biodiversität aufweisen, nicht invasiv oder potenziell invasiv sind und ein niedriges Allergiepotenzial aufweisen.

Art. 130 Abs. 2 und Abs. 4bis

Artikel 130 regelt die Zuständigkeiten für den Vollzug der Bestimmungen der CO_2-Verordnung. Absatz 2, wonach das BFE die Bestimmungen über die Verminderung der CO_2-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern vollzieht, wurde im Rahmen der letzten CO_2-Verordnungsrevision fälschlicherweise nicht um die Fahrzeugkategorie der schweren Fahrzeuge ergänzt. Dies wird hiermit nachgeholt.

Aufgrund der Änderungen aufgrund des Entlastungspakets 2027 wird Abs. 4bis redaktionell angepasst.

Art. 146ac Vorläufige Rückerstattung der CO_2-Abgabe

Die Erfahrungen in der Einführungsphase der Verminderungsverpflichtung ab 2025 zeigen, dass die Erarbeitung der Zielvereinbarungen, als Voraussetzung für die Verminderungsverpflichtung, mehr Zeit benötigt als vorgesehen. Für Gemeinschaften wurde eine Fristerstreckung für das Einreichen der Zielvereinbarungen beim BFE bis Ende 2026 (Stichtag 4. Januar 2027) gewährt. Ab diesem Zeitpunkt ist in der Regel mit vier Monaten zu rechnen, bis die Verfügung für die Verminderungsverpflichtung erstellt

[7] Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz - Erster Teil der Strategie des Bundesrates vom 2. März 2012. Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz - Aktionsplan 2014–2019. Zweiter Teil der Strategie des Bundesrates vom 9. April 2014. Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz: Aktionsplan 2020–2025. Dritter Teil der Strategie des Bundesrates vom 19. August 2020.

und ins rechtliche Gehör gegeben werden kann. Somit kommen diese Verfügungen nicht wie vorgesehen bis zum 31. Dezember 2026 zustande. Entsprechend wird die Frist auf den 31. Dezember 2027 verlängert, der Stichtag der Fristerstreckung für das Einreichen der Zielvereinbarungen beim BFE vom 4. Januar 2027 bleibt unverändert (Abs 2).

Zudem erfolgt die Präzisierung, dass eine vorläufige Rückerstattung auch für die Brennstoffeinkäufe der Jahre 2026 und 2027 möglich ist. Dies ist vor allem für Betreiber wichtig, die hohe Brennstoffkosten haben und beim BAZG monatlich oder quartalsweise Rückerstattungsgesuche einreichen (Abs 1).

Da sich die Anpassungen von Artikel 146ac CO_2-Verordnung zu Gunsten der Betreiber mit einer Verminderungsverpflichtung auswirken, kann auf eine Vernehmlassung verzichtet werden.

Anhang 4a Ziffer 2.1, Ziffer 2.2 und Ziffer 3.3

Gemäss Artikel 135 Buchstabe c der CO_2-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 4*a* werden vorliegend um das Jahr 2025 ergänzt. Gemäss einer Auswertung des Informationssystems Verkehrszulassungen[8] betrug das durchschnittliche Leergewicht aller im Jahr 2025 in Verkehr gesetzten Personenwagen 1'819 kg (2024: 1'777 kg), bei den leichten Nutzfahrzeugen 2'116 kg (2024: 2'130 kg), vgl. Anhang 4a, Ziff. 2.1 Bst. k und Ziff. 2.2, Bst. h. Dabei wurden die Daten aller im Jahr 2025 erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzten Personenwagen respektive leichten Nutzfahrzeuge berücksichtigt. Wo Fahrzeuge mittels einem Schweizer Datenblatt beziehungsweise einer Typengenehmigung zugelassen wurden, konnten die Leergewichtsdaten anhand von Daten aus den Schweizer Datenblättern beziehungsweise Typengenehmigungen plausibilisiert werden. In wenigen Fällen, wo weder Leergewichtsdaten noch eine Typengenehmigung vorhanden waren, wurde ein minimales Leergewicht eingesetzt. Das durchschnittliche Leergewicht 2025 der Personenwagen (Referenzleergewicht 2027) stieg gegenüber dem Jahr 2024 um 42 kg auf 1‘819 kg an. Bleibt das Durchschnittsgewicht einer Neuwagenflotte eines Importeurs unverändert, erhöht sich dessen individuelle Zielvorgabe aufgrund des negativen Steigungskoeffizienten in der Berechnungsformel (Anhang 4a, Ziff. 1.3, Parameter a) um rund 0.6 Gramm CO_2 pro Kilometer. Bei den leichten Nutzfahrzeugen sank das durchschnittliche Leergewicht 2025 (Referenzleergewicht 2027) gegenüber dem Jahr 2024 um 14 kg auf 2'116 kg. Bleibt das durchschnittliche Leergewicht einer Neuwagenflotte eines Importeurs unverändert, so steigt dessen individuelle Zielvorgabe abhängig davon, ob das durchschnittliche Leergewicht unter oder über dem Referenzleergewicht liegt, um rund 1.2 respektive 1.5 Gramm. Eine höhere Zielvorgabe ist einfacher zu erreichen.

Die europäische Kommission hat die Bezugswerte für die Reduktion der CO_2-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545[9] angepasst. Hintergrund ist, dass das Simulationsverfahren (sog. VECTO-Software) geändert hat, sodass die resultierenden CO_2-Emissionswerte 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 4*a* 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.

---

8 Vgl. www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Weitere Bereiche > ASTRA Fachanwendungen IVZ

9 Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545 der Kommission vom 15. Dezember 2025 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2335 durch Festlegung angepasster Bezugswerte für CO2-Emissionen und der Methode zur Bestimmung repräsentativer Fahrzeuge, Fassung gemäss ABl. L, 2025/2545, 16.12.2025.

Anhang 5 Ziffer 1 und Ziffer 2

Gemäss Artikel 135 Buchstabe c^{bis} der CO_2-Verordnung legt das UVEK die Beträge nach Artikel 13 Absatz 1 des CO_2-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. Als Ausgangswert gilt der von der Europäischen Union festgelegte Betrag von 95 Euro pro Gramm Überschreitung bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen, bzw. von 4'250 Euro bei schweren Fahrzeugen. In der Schweiz ist bei den Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen für jedes Gramm CO_2 pro Kilometer über der individuellen Zielvorgabe zwischen 95 und 152 Franken zu entrichten (Art. 13 Abs. 1 Bst. a CO_2-Gesetz), bzw. 4'250 und 6'800 Franken bei schweren Fahrzeugen (Art. 13 Abs. 1 Bst. b, revidiertes CO_2-Gesetz). Für die Festlegung des Schweizer Betrags pro Gramm Zielwertüberschreitung wird jeweils der Mittelwert der Devisen-Tageskurse im Verkauf der zwölf Monate vor dem 30. Juni des Jahres vor dem Referenzjahr herangezogen (Art. 29 Abs. 2 CO_2-Verordnung). Da der Schweizer Franken im Vergleich zum Euro in den relevanten 12 Monaten im Durchschnitt tiefer als der Euro lag, kommt im Jahr 2027 der Mindestbetrag gemäss CO_2-Gesetz von 95 Franken bzw. 4'250 Franken zur Anwendung.

Anhang (Ziff. III)

Mineralölsteuerverordnung

Art. 48 Abs. 1 und 3 Bst. b

Aus Absatz 1 werden die bisherigen Gesetzesgrundlagen für die Rückerstattung an konzessionierte Unternehmen (Art. 18 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} MinöStG) gestrichen. Stattdessen wird Artikel 18 Absatz 1^{quater} MinöStG aufgenommen, der bisher irrtümlicherweise nicht genannt war.

Absatz 3 Buchstabe b wird aufgehoben. Die Bestimmung, dass für die Rückerstattungen an konzessionierte Transportunternehmen das Kalenderjahr als Geschäftsjahr gilt, zielte auf den Abgleich der Rückerstattung im Strassenverkehr mit der pauschalen Schwerverkehrsabgabe ab. Für die weiterhin rückerstattungsberechtigte konzessionierte Schifffahrt ist die Bestimmung nicht erforderlich.

2. Abschnitt: Überschrift

Die Überschrift muss angepasst werden, da inskünftig nur noch die konzessionierte Schifffahrt rückerstattungsberechtigt ist.

Art. 49 Abs. 1 Bst. a und b, 2 und 4

Absatz 1 Buchstabe a wird aufgehoben, da Fahrten mit Strassen- und Schienenfahrzeugen nicht mehr rückerstattungsberechtigt sind. Absatz 2 wird aufgehoben, da die Bestimmungen über den Ortsverkehr für die konzessionierte Schifffahrt nicht massgebend sind. Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 werden redaktionell an diese Änderungen angepasst.

Art. 50 Abs. 2 und 3

Aus Absatz 2 werden die Elemente gestrichen, die sich auf den nicht mehr rückerstattungsberechtigten Strassen- und Schienenverkehr beziehen. Absatz 3 wird aufgehoben, da er auf den Ortsverkehr im Strassenverkehr abzielt und für die konzessionierte Schifffahrt nicht relevant ist.

Art. 51 Abs. 2

Die Einschränkung auf das Kalenderjahr ist für den Schiffsverkehr nicht erforderlich und wird gestrichen (vgl. Erläuterungen zu Art. 48 Abs. 3 Bst. b).

Art. 61 Abs. 2

Mit der Änderung von Artikel 61 MinöStV wird der Ort des Verbrauchs der rückerstattungsberechtigten Treibstoffe präzisiert. Die Ergänzung entspricht der geltenden Praxis.

Übergangsbestimmung

Die Übergangsbestimmung gewährleistet, dass konzessionierte Transportunternehmen für die bis Ende 2026 im Strassen- und Schienenverkehr verbrauchten Treibstoffe eine Rückerstattung geltend machen können. Für diese Rückerstattungsgesuche sind die Artikel 48-51 MinöStV in der bis Ende 2026 gültigen Fassung anwendbar. Die Frist für die Gesuchseinreichung endet am 30. Juni 2027.

Anhang 2 Steuertarif für erneuerbare Treibstoffe

Synthetisch hergestellte erneuerbare Benzine gelangen zunehmend auf den Schweizer Markt, sind jedoch bisher nicht in Anhang 2 erfasst. Die Ergänzung um die betreffende Tarifnummer ermöglicht die Gewährung einer Steuererleichterung. Die Steuererleichterungen für erneuerbare Treibstoffe sind politisch gewollt. Sie bestehen seit 2008 und wurden mit der Änderung vom 15. März 2024 des CO_2-Gesetzes (AS **2024** 376) bis Ende 2030 verlängert.