



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

Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2025

30. Berichterstattung im Rahmen der Energieeffizienzverordnung

avec résumé en français

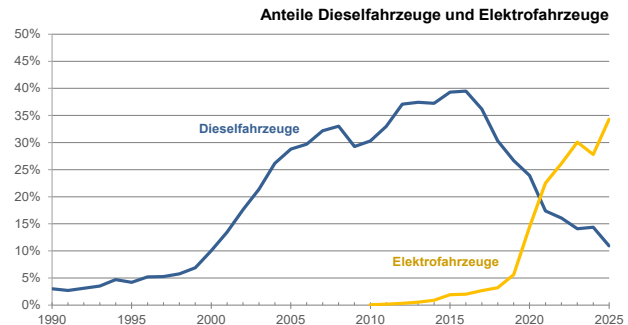
con sintesi in italiano

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

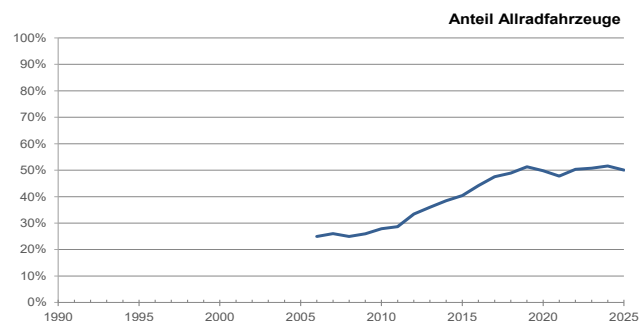
Zusammenfassung Teil I PW

Zu rund 245'500 im Jahr 2025 erstmals in Verkehr gesetzten Personenwagen (PW), die unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen, liegen die vollständigen technischen Daten zu Normverbrauch, g CO₂/km-Wert, Hubraum, Gewicht und Energieeffizienzkategorie vor.

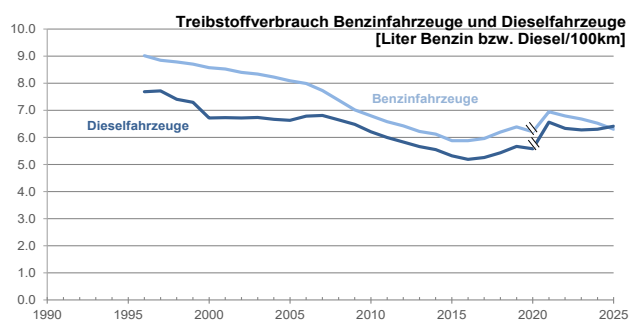
Der Anteil der Elektrofahrzeuge stieg deutlich auf 34.4 Prozent (2024: 27.8 %). Darunter fallen sämtliche Steckerfahrzeuge, also rein batterieelektrische PW (Anteil: 23.0 %) sowie Plug-in-Hybride (Anteil: 11.4 %). Der Anteil der Dieselfahrzeuge hingegen sank auf 10.9 Prozent (2024: 14.4 %).



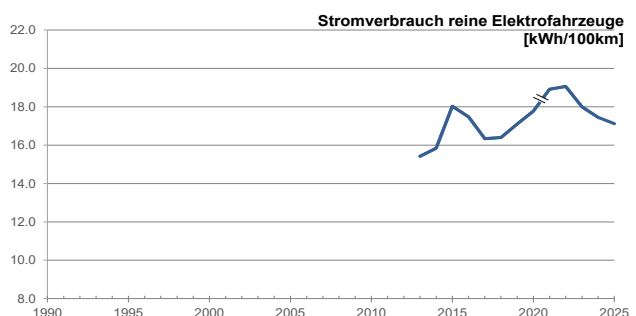
Der Anteil an Allrad-Fahrzeugen in der Schweiz hatte sich zwischen 2006 und 2019 von 24.9 Prozent auf 51.3 Prozent mehr als verdoppelt und zwischen 2020 und 2024 bei rund 50 Prozent eingependelt. Im Jahr 2025 reduzierte sich der Allrad-Anteil gegenüber dem Vorjahr leicht auf 50.0 Prozent (2024: 51.6 %).



Die durchschnittlichen spezifischen Treibstoff-Normverbräuche der Benzin- und Dieselfahrzeuge betragen 2025 6.3 L/100 km (-3.5% ggü. 2024) bzw. 7.3 L/100 km (+1.8 % ggü. 2024). Diesel enthält pro Liter mehr Energie als Benzin; 1 Liter Diesel entspricht 1.14 Liter Benzinäquivalent.

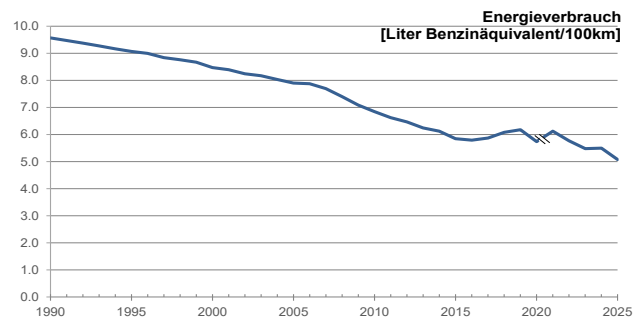


Der durchschnittliche Stromverbrauch von reinen Elektrofahrzeugen sank 2025 gegenüber dem Vorjahr um 1.8 Prozent auf 17.1 kWh/100 km (2024: 17.4 kWh/100 km). Die Entwicklungen in diesem Fahrzeugsegment sind unter anderem auf die verbesserte Effizienz von Elektrofahrzeugen und der Einführung von neuen Modellen in den Kompaktsegmenten zurückzuführen.

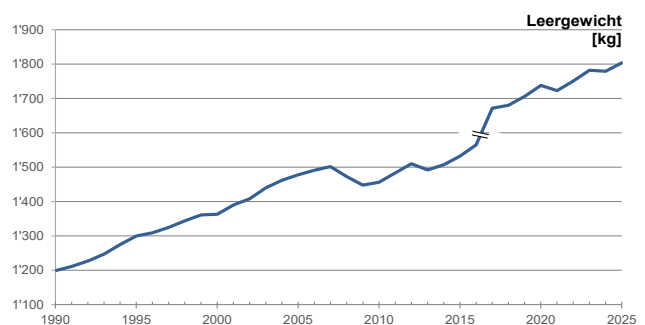




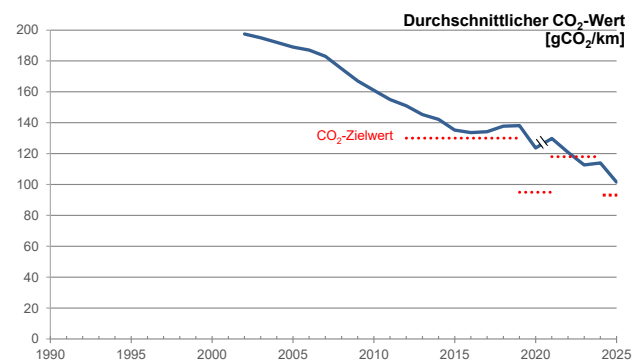
Der durchschnittliche Energieverbrauch der neuen Personenwagen (alle Treibstoff-Typen) im Jahr 2025, ausgedrückt in Benzinäquivalenten, verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr und beträgt 5.1 L BÄ/100 km (-7.7 % ggü. 2024).



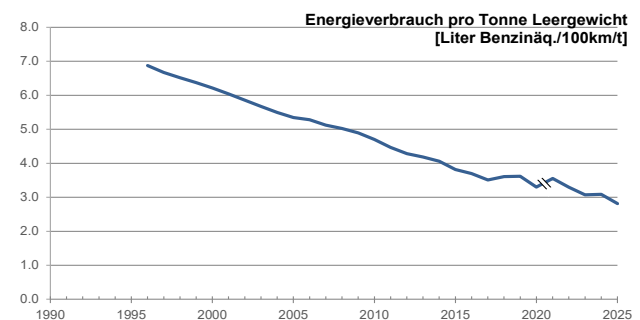
Das durchschnittliche Leergewicht stieg 2025 auf 1'804 kg an (2024: 1'779 kg). Hauptsächlich bedingt durch den höheren Anteil von Steckerfahrzeugen. Das durchschnittliche Leergewicht von reinen Elektrofahrzeugen betrug 2'087 kg und ist somit rund 16 Prozent höher als das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagenflotte. Benzinfahrzeuge blieben ungefähr gleich schwer, während Dieselfahrzeuge 2025 ein höheres durchschnittliches Leergewicht als 2024 aufwiesen.



Der durchschnittliche g CO₂/km-Wert sank 2025 deutlich um 10.9 Prozent auf 101.6 g CO₂/km (2024: 113.9 g CO₂/km). Der seit 2025 geltende Zielwert von 93.6 g CO₂/km wurde aber trotz deutlicher Reduktion des durchschnittlichen CO₂-Emissionswerts nicht erreicht. Ohne den Einfluss der Steckerfahrzeuge würde der durchschnittliche Wert 2025 bei 149.6 g CO₂/km liegen.



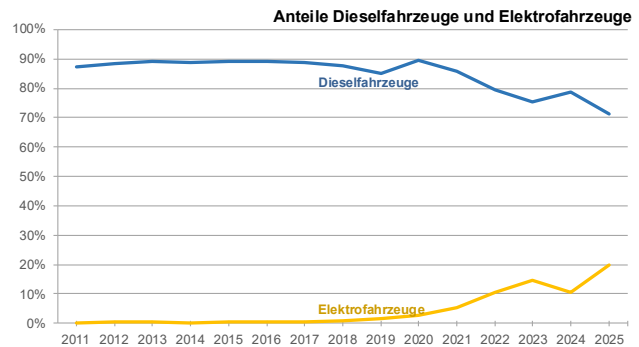
Der um Änderungen des mittleren Fahrzeuggewichts bereinigte durchschnittliche Energieverbrauch reduzierte sich auf 2.8 Liter Benzinäquivalent pro 100 km und Tonne Leergewicht.



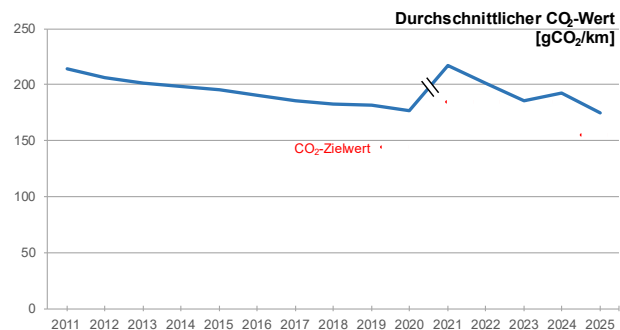
Zusammenfassung Teil II LNF

Zu rund 29'500 im Jahr 2025 erstmals in Verkehr gesetzten leichten Nutzfahrzeugen (LNF) liegen die technischen Daten zu Normverbrauch, g CO₂/km-Wert, Hubraum und Gewicht vor. Auch hier wertet der Bericht die Daten gesamt- und nach Treibstoffart getrennt aus.

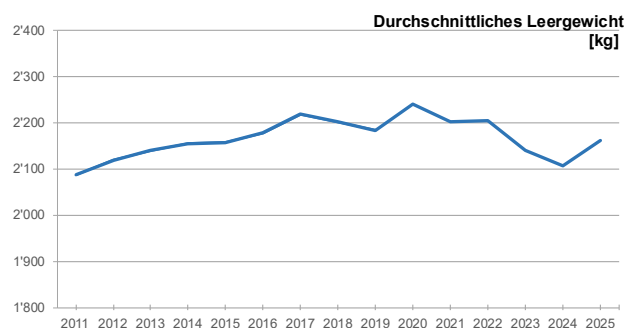
Der Anteil von Dieselfahrzeugen an den neu zugelassenen LNF war lange Zeit konstant hoch. Seit 2017 sinkt er aufgrund der Elektrifizierung jährlich, abgesehen von einem kurzfristigen Anstieg in den Jahren 2020 und 2024. Der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Neuwagenflotte erreichte 2025 erstmals 20 Prozent.



Der durchschnittliche Emissionswert der Neufahrzeuge sank markant um 9.1 Prozent auf 174.9 g CO₂/km (2024: 192.4 g CO₂/km). Der seit 2025 geltende Zielwert von 153.9 g CO₂/km gemäss CO₂-Gesetz wurde um 21.0 g CO₂/km überschritten.



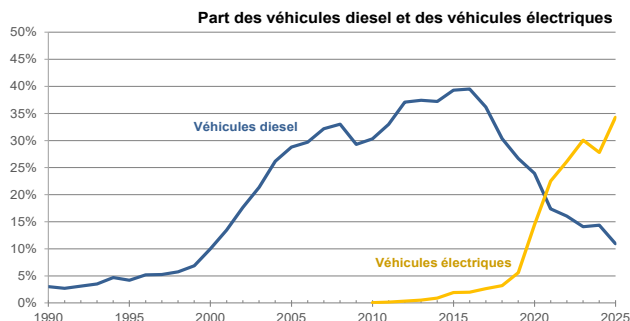
Das durchschnittliche Leergewicht hatte von 2011 bis 2020 um rund 150 kg zugenommen. Nach einer Stagnation bei 2'200 kg in den Jahren 2021 und 2022 sank das mittlere Leergewicht vorerst auf rund 2'100 kg, stieg 2025 jedoch erneut auf 2'162 kg an.



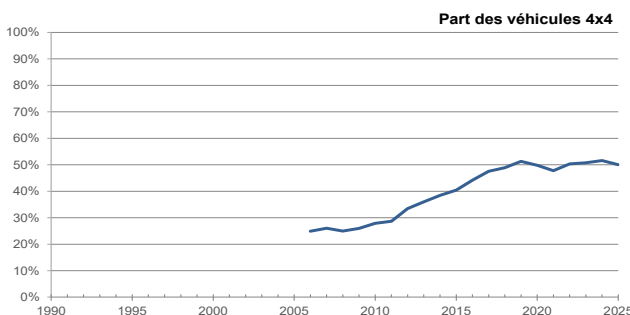
Résumé Partie I Voitures de tourisme (VT)

Il a été possible de déterminer les données techniques complètes relatives à la consommation normalisée, aux émissions CO₂ en g/km, à la cylindrée, au poids et à la catégorie d'efficacité énergétique pour environ 245 500 voitures de tourisme (VT) nouvellement mises en circulation en 2025 et soumises aux prescriptions sur les émissions de CO₂.

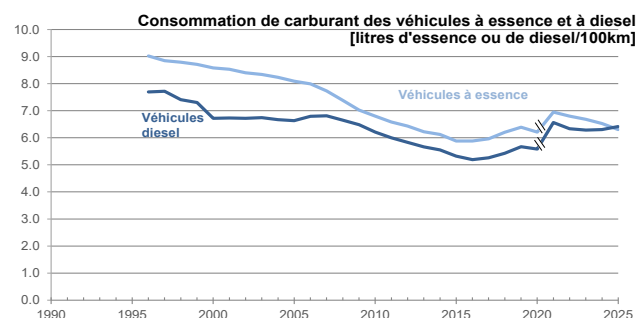
La part des véhicules rechargeables a augmenté à 34,4 % (2024 : 27,8 %). Cette catégorie comprend aussi bien les voitures de tourisme à batterie 100 % électriques, représentant 23,0 % des nouvelles immatriculations, que les véhicules hybrides rechargeables dont la part était de 11,4 %. La part des véhicules diesel, en revanche, a reculé à 10,9 % (2024 : 14,4 %).



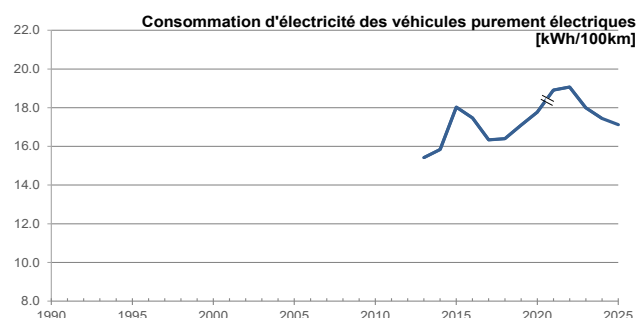
La proportion des véhicules 4x4 en Suisse avait plus que doublé entre 2006 et 2019, passant de 24,9 % à 51,3 % avant de se stabiliser autour de 50 % entre 2020 et 2024. En 2025, la part des véhicules 4x4 a légèrement diminué à 50,0 % (51,6% en 2024).



La consommation normalisée spécifique moyenne de carburant des véhicules à essence était de 6,3 l/100 km en 2025 (-3,5% par rapport à 2024). Celle des véhicules diesel était de 7,3 l/100 km (+1,8 % par rapport à 2024). Il faut prendre ici en compte qu'à volume égal, le diesel contient plus d'énergie que l'essence ; 1 l de diesel correspond à 1,14 l équivalent essence.

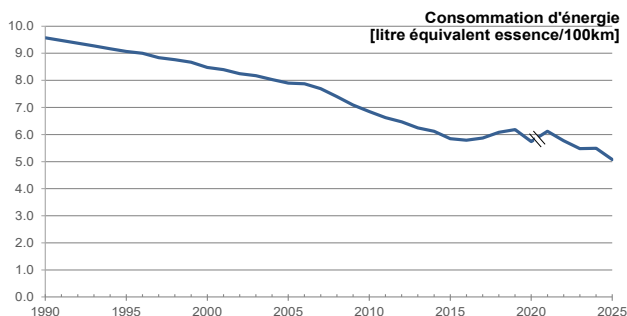


En 2025, la consommation moyenne d'électricité des VT purement électriques était de 17,1 kWh/100 km, soit 1,8% de moins que l'année précédente (2024 : 17,4 kWh/100 km). Cette baisse s'explique notamment par l'amélioration de l'efficacité des véhicules électrique et par l'expansion de l'offre des véhicules compactes.

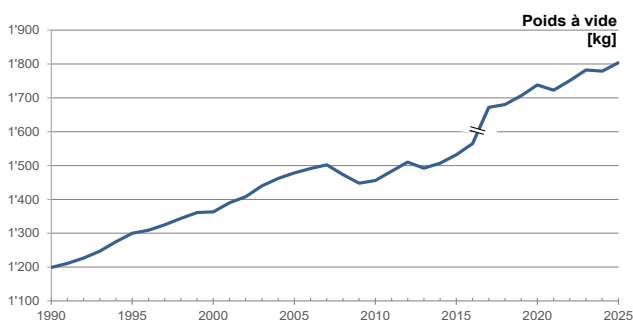




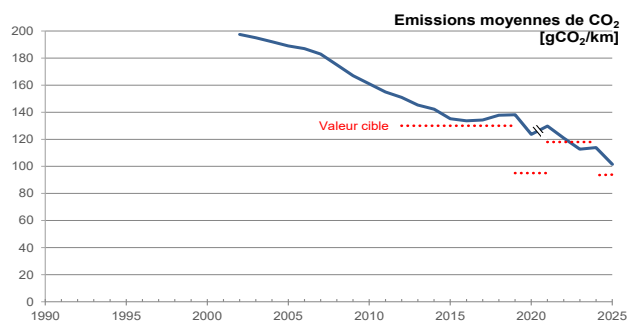
La consommation moyenne d'énergie des voitures de tourisme neuves (tous types de carburants confondus) en 2025, exprimée en équivalents essence (les rendant comparables), a baissé à 5,1 l équivalents essence aux 100 km (-7,7 % par rapport à 2024).



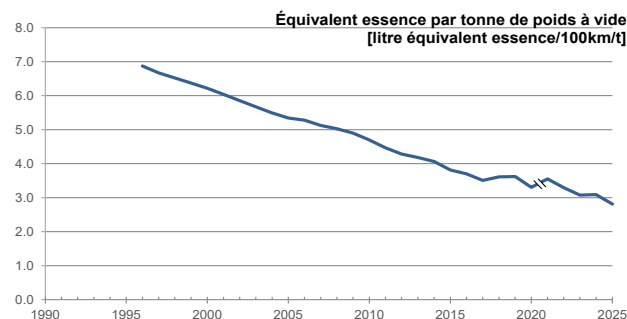
En 2025, le poids à vide moyen a augmenté à 1804 kg (2024 : 1779 kg). Les valeurs élevées observées ces dernières années sont principalement imputables à l'électrification du parc de véhicules neufs. Le poids à vide moyen des véhicules purement électriques était de 2087 kg, soit environ 16 % de plus que le poids moyen du parc de véhicules neufs. Le poids des véhicules à essence reste presque inchangé tandis que celui des véhicules diesel a grimpé en 2025.



Les émissions moyennes de CO₂ ont diminué à 101,6 g CO₂/km en 2025 (2024 : 113,9 g CO₂/km), soit une baisse de 10,9 % en une année. La valeur cible de 93,6 g CO₂/km, entrée en vigueur en 2025, n'a pas été atteinte, malgré une réduction considérable des émissions moyennes de CO₂. Si l'on excluait les véhicules rechargeables, la valeur moyenne serait de 149,6 g CO₂/km en 2025.



La consommation moyenne d'énergie, ajustée aux variations du poids à vide moyen des véhicules, a baissé à 2,8 l équivalents essence par 100 km et par tonne de poids à vide.

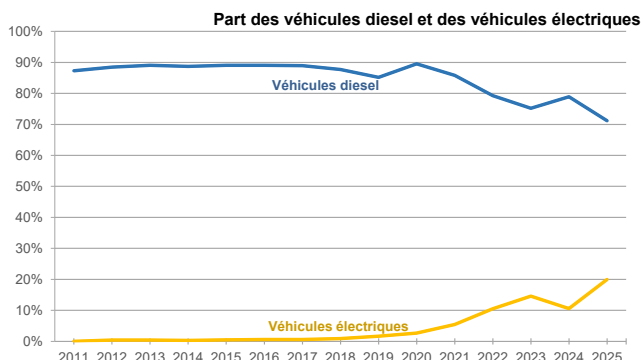




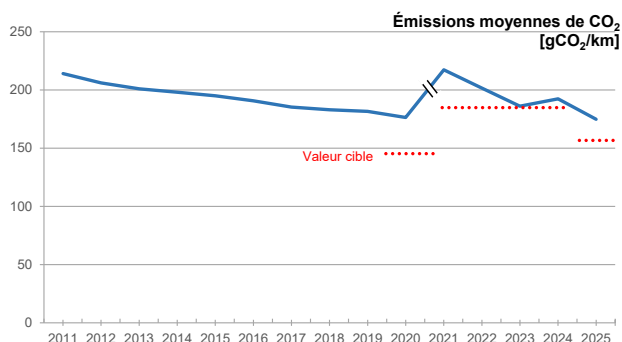
Résumé Partie II Véhicules utilitaires légers (VUL)

Il a été possible de déterminer les données techniques complètes relatives à la consommation normalisée, aux émissions de CO₂ en g/km, à la cylindrée et au poids pour près de 29 500 véhicules utilitaires légers (VUL) nouvellement mis en circulation en 2025.

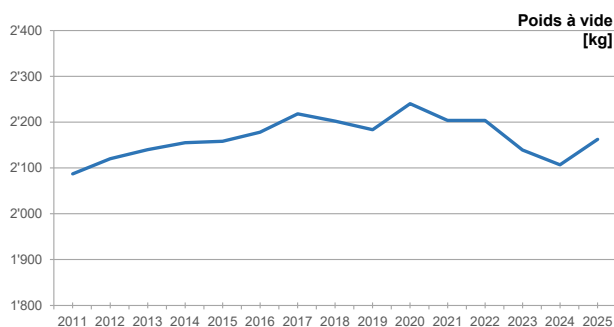
La part des véhicules diesel parmi les VUL nouvellement immatriculés a été stable durant de nombreuses années. Depuis 2017, cette part est en baisse en raison de l'électrification, avec des exceptions en 2020 et 2024. En 2025, la part de véhicules rechargeables dans le parc de véhicules neufs a franchi pour la première fois le seuil des 20 %.



Les émissions moyennes de CO₂ des VUL neufs ont fortement diminué en 2025, atteignant 174,9 g CO₂/km (2024 : 192,4 g CO₂/km). Cela correspond à une réduction de 9,1 % par rapport à l'année précédente. La valeur cible de 153,9 g CO₂/km, entrée en vigueur en 2025, a été dépassée de 21 g CO₂/km.



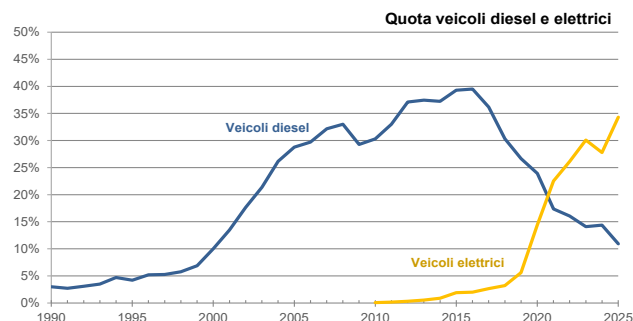
De 2011 à 2020, le poids à vide moyen avait augmenté d'environ 150 kg. Après avoir stagné autour de 2200 kg en 2021 et 2022, le poids moyen à vide a d'abord baissé jusqu'à environ 2100 kg, avant de remonter à 2162 kg en 2025.



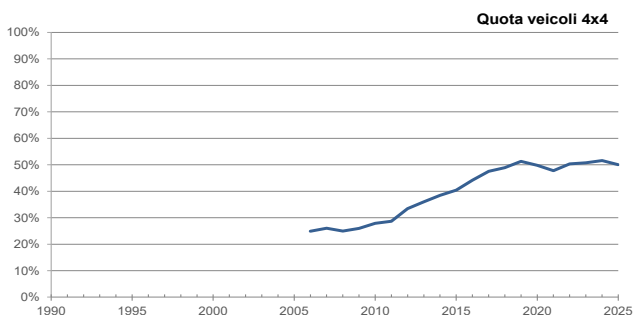
Sintesi, parte I (automobili)

Per circa 245 500 automobili messe in circolazione per la prima volta nel 2025 e rientranti nel campo di applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ sono disponibili i dati tecnici completi concernenti il consumo normalizzato, il valore g CO₂/km, la cilindrata, il peso e la categoria di efficienza energetica.

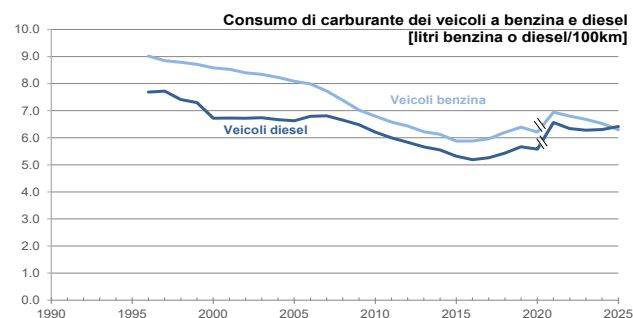
La quota dei veicoli elettrici è aumentata in modo netto, attestandosi al 34,4 per cento (2024: 27,8 %). Rientrano in questa categoria tutte le automobili con sistema di ricarica tramite spina elettrica, ossia le automobili elettriche funzionanti esclusivamente a batteria (quota: 23,0 %) nonché quelle ibride plug-in (quota: 11,4 %). La quota dei veicoli diesel è invece scesa al 10,9 per cento (2024: 14,4 %).



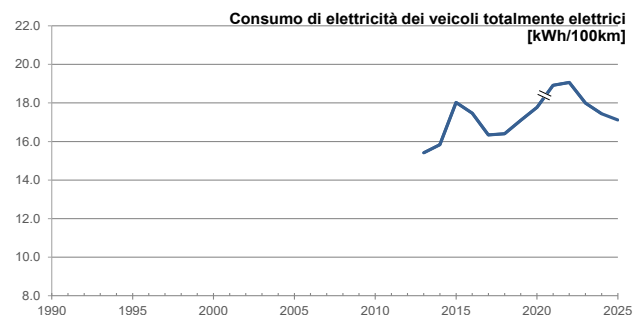
Tra il 2006 e il 2019 la quota di veicoli 4x4 in Svizzera è più che raddoppiata, passando dal 24,9 per cento al 51,3 per cento, per poi stabilizzarsi intorno al 50 per cento tra il 2020 e il 2024. Nel 2025, la quota di questi veicoli è leggermente diminuita, attestandosi al 50,0 per cento (2024: 51,6 %).



Nel 2025 il consumo normalizzato specifico medio dei veicoli a benzina e dei veicoli diesel era rispettivamente di 6,3 l/100 km (-3,5 % rispetto al 2024) e di 7,3 l/100 km (+1,8 % rispetto al 2024). Il carburante diesel contiene più energia per litro rispetto alla benzina: 1 litro di diesel corrisponde a 1,14 litri di equivalenti benzina.

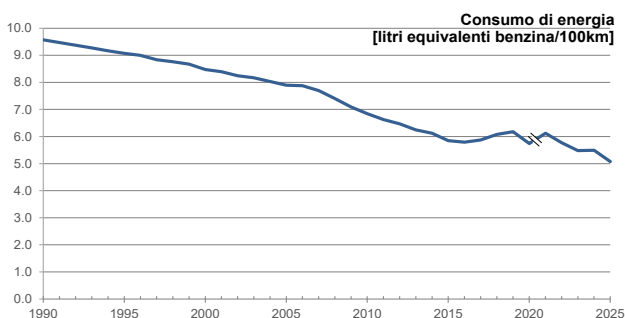


Il consumo medio di elettricità dei veicoli totalmente elettrici è diminuito dell'1,8 per cento nel 2025, passando a 17,1 kWh/100 km (2024: 17,4 kWh/100 km). Gli sviluppi in questo segmento sono in parte da ricondurre alla maggiore efficienza dei veicoli elettrici e all'introduzione di nuovi modelli nel segmento delle automobili compatte.

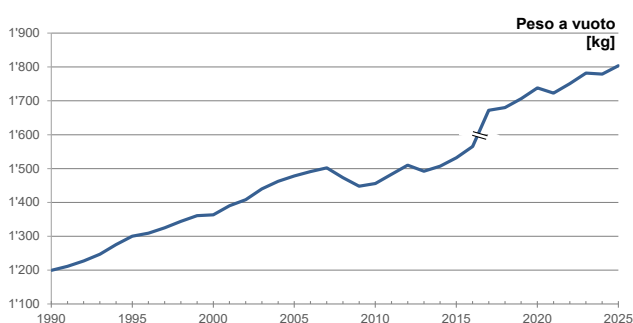




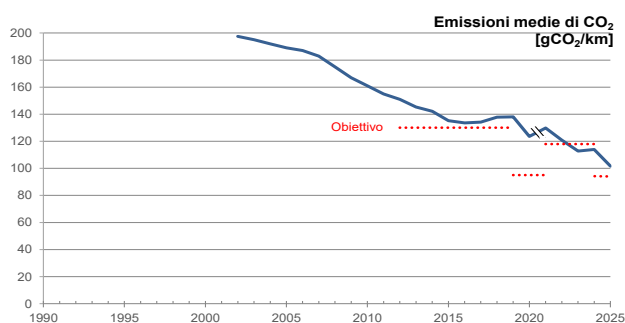
Il consumo di energia medio delle automobili nuove (per tutti i tipi di carburanti) nel 2025, espresso in equivalenti benzina, è sceso a 5,1 l di equivalenti benzina/100 km rispetto all'anno precedente (-7,7 % rispetto al 2024).



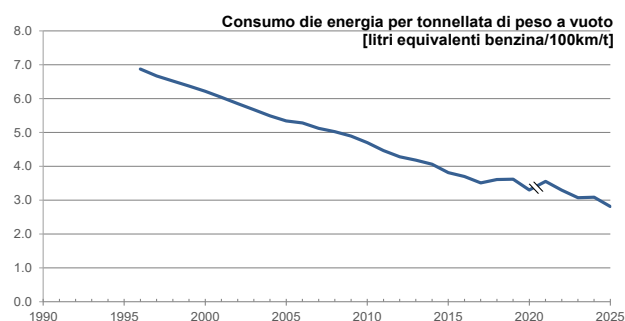
Nel 2025 il peso a vuoto medio delle automobili è salito a 1804 kg (2024: 1779 kg). Tale incremento è da ricondurre in primo luogo alla maggiore quota di veicoli con sistema di ricarica tramite spina elettrica. Il peso a vuoto medio dei veicoli totalmente elettrici era di 2 087 kg, ovvero circa il 16 per cento in più rispetto al peso a vuoto medio del parco veicoli nuovi. Il peso dei veicoli a benzina è rimasto pressoché invariato, mentre quello dei veicoli diesel è aumentato nel 2025 rispetto al 2024.



Nel 2025 la media delle emissioni di CO₂/km è diminuita nettamente del 10,9 per cento, raggiungendo 101,6 g CO₂/km (2024: 113,9 g CO₂/km). L'obiettivo di 93,6 g CO₂/km, in vigore dal 2025, non è stato raggiunto, nonostante la drastica riduzione delle emissioni medie di CO₂. Senza l'incidenza dei veicoli con sistema di ricarica tramite spina elettrica, nel 2025 il valore medio si attesterebbe a 149,6 g CO₂/km.



Il consumo energetico medio al netto della variazione del peso medio del veicolo è sceso a 2,8 litri di equivalente benzina per 100 km e tonnellata di peso a vuoto.

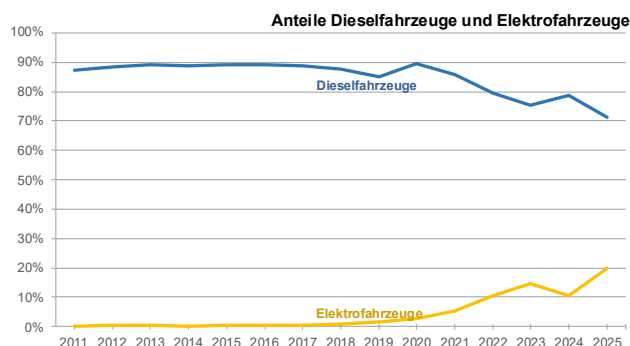




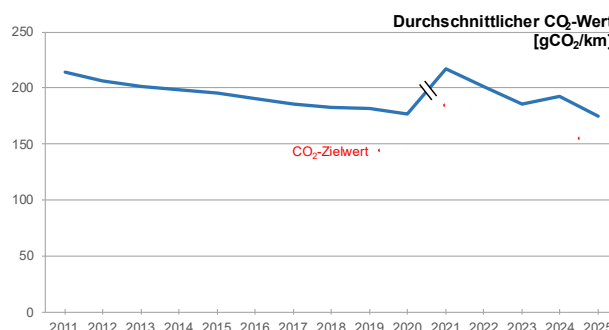
Sintesi, parte II (autofurgoni e trattori a sella leggeri)

Per circa 29 500 veicoli commerciali leggeri (VCL) messi in circolazione per la prima volta nel 2025 sono disponibili i dati tecnici concernenti il consumo normalizzato, il valore $g\ CO_2/km$, la cilindrata e il peso.

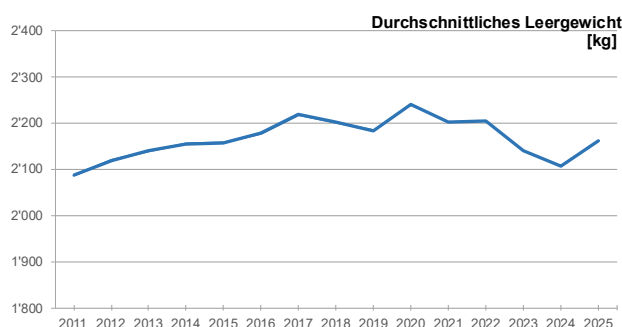
La quota dei veicoli diesel rispetto alla totalità dei VCL immatricolati per la prima volta è rimasta per molto tempo costantemente elevata. Dal 2017 è tuttavia in calo a causa dell'elettrificazione, ad eccezione di un breve aumento registrato nel 2020 e nel 2024. Nel 2025 la quota di veicoli elettrici nel parco veicoli nuovi ha raggiunto per la prima volta il 20 per cento.



La media delle emissioni dei veicoli nuovi ha registrato un netto calo del 9,1 per cento, attestandosi a $174,9\ g\ CO_2/km$ (2024: $192,4\ g\ CO_2/km$). L'obiettivo di $153,9\ g\ CO_2/km$, in vigore dal 2025 secondo la legge sul CO_2 , è stato superato di $21\ g\ CO_2/km$.



Tra il 2011 e il 2020 il peso a vuoto medio è aumentato di circa 150 kg. Dopo una fase di stallo a 2200 kg negli anni 2021 e 2022, è sceso dapprima a circa 2100 kg, per poi risalire nel 2025 nuovamente a 2162 kg.





Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	12
1. Einführung	13
Teil I: Neue Personenwagen im Jahr 2025	14
2. Datengrundlage bei Personenwagen	14
3. Auswertung neue Personenwagen im Jahr 2025	15
3.1. Mittlere Kennzahlen je Treibstoffart	15
3.2. Verteilung nach Leergewichtskategorien	16
3.3. Verteilung nach g CO ₂ /km – Kategorien	17
3.4. Verteilung nach Energieeffizienz-Kategorien	18
3.5. Verteilung nach Preiskategorien	19
3.6. Vergleich zwischen Marken	20
4. Neue Personenwagen im Jahr 2025 nach Kanton	21
4.1. Anzahl Zulassungen nach Kanton	21
4.2. Durchschnittliches Leergewicht nach Kanton	22
4.3. Anteil Allradfahrzeuge nach Kanton	23
4.4. Anteil Elektrofahrzeuge nach Kanton	25
4.5. Durchschnittlicher Energieverbrauch in Benzinäquivalent nach Kanton	27
4.6. Durchschnittlicher g CO ₂ /km-Wert nach Kanton	28
4.7. Durchschnittliche Fahrzeugpreise nach Kanton	29
Teil II: Neue Lieferwagen und leichte Sattelschlepper im Jahr 2025	30
5. Datengrundlage bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern	30
6. Auswertung Lieferwagen und leichte Sattelschlepper im Jahr 2025	31
6.1. Mittlere Kennzahlen je Treibstoffart	31
6.2. Verteilung nach Leergewichtskategorien	32
6.3. Verteilung nach g CO ₂ /km – Kategorien	33
6.4. Vergleich zwischen Marken	34
Referenzen	35
7.1. Literatur	35
7.2. Gesetzliche Grundlagen	35
Anhang	36
Mittlere Kennzahlen PW und LNF	36
Grundlagen zu den Daten PW und LNF	36



Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
CNG	Erdgas (Compressed Natural Gas)
CO ₂	Kohlendioxid
COC	Übereinstimmungsbescheinigung («Certificate of Conformity»)
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BFE	Bundesamt für Energie
BFS	Bundesamt für Statistik
eCOC	Übereinstimmungsbescheinigung («Certificate of Conformity») in elektronischer Form
E-DEC	Deklarationsplattformen für den Handelswarenverkehr
E85	Benzin/Ethanol-Gemisch mit 85 Volumenprozent Ethanol
EU	Europäische Union
LNF	Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (leichte Nutzfahrzeuge)
LPG	Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas)
IVI	Initial Vehicle Information
IVITA-S	Initial Vehicle Information Type Approval System
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
MSV	Mehrstufiges Fahrzeug (multi-stage vehicle)
MWST	Mehrwertsteuer
n.v.	Nicht vorhanden
NEFZ	Neuer Europäischer Fahrzyklus (engl. NEDC)
PHEV	Plug-in-Hybrid-Fahrzeug
PW	Personenwagen
t	Tonne
TAS	Datenbank der Schweizer Fahrzeugtypengenehmigungen (Type Approval System)
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Typengenehmigung
SUV	Sport Utility Vehicle
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WTT	Well-to-Tank



1. Einführung

Das Bundesamt für Energie (BFE) ist zuständig, jährlich Daten über den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen sowie über weitere Eigenschaften der im Vorjahr erstmals immatrikulierten neuen Personenwagen (PW) sowie die Lieferwagen und leichten Sattelschlepper (hier: leichte Nutzfahrzeuge, LNF) zu erheben und darüber zu informieren¹. Die Berichterstattung ergänzt zudem die Vollzugsresultate der CO₂-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge. Seit 2025, müssen erstmals zugelassene PW einen Zielwert von 93.6 g CO₂/km erfüllen, erstmals zugelassene LNF einen Zielwert von 153.9 g CO₂/km.

Der vorliegende Bericht zeigt die Kennzahlen für die neuen Personenwagen und die neuen leichten Nutzfahrzeuge für das Jahr 2025 auf. Basis für die Auswertungen bilden Daten aus den Datenbanken des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zu den immatrikulierten Motorfahrzeugen der Schweiz (IVZ), den Fahrzeug-Typengenehmigungen (TAS), den elektronischen Übereinstimmungsbescheinigungen (eCoC, IVITA-S-Datenbank) sowie Daten aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften. Der Bericht ist in zwei Teile gegliedert; Teil I zu den neuen PW und Teil II zu den neuen LNF. Die Definitionen und Grundlagen sind im Anhang B ausführlicher erläutert und gelten sowohl für den PW- als auch für den LNF-Teil.

¹ Energieeffizienzverordnung, SR 730.02: Art. 11, Abs. 1



Teil I: Neue Personenwagen im Jahr 2025

2. Datengrundlage bei Personenwagen

Im Rahmen der Berichterstattung über den Energieverbrauch der neuen Personenwagen wurde bis 2016 ein MOFIS-Datensatz (heute: IVZ) als Basis für die Auswertungen verwendet. Dabei wurden unvollständige oder unplausible Daten mit TAS-Daten überprüft und ergänzt. Bei direktimportierten Fahrzeugen wurden die CO₂-Emissionen aus den Vollzugsdaten der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen ergänzt, da diese Angaben weder in TAS noch in IVZ zur Verfügung stehen. Um die Datengrundlage zwischen den verschiedenen Vollzugsaufgaben des BFE zu vereinheitlichen, werden seit der Berichterstattung für das Jahr 2017 die Vollzugsdaten als Grundgerüst herangezogen.

Die Vollzugsdaten enthalten Angaben zu rund 245'500 im Jahr 2025 erstmals in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen PWs, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen. Ausnahmen vom Geltungsbereich nach Artikel 17a der CO₂-Verordnung fallen weg, wie etwa gepanzerte Fahrzeuge und Fahrzeuge für den Transport von Personen im Rollstuhl, ebenso Fahrzeuge, welche bereits vor 2025 im Ausland erstmals zugelassen worden sind, die aber 2025 erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt wurden, und bei denen mehr als sechs Monate zwischen ausländischer Erstinverkehrsetzung und Ver Zollung in der Schweiz liegen.

Die Vollzugsdaten enthalten insbesondere vollständige Angaben zu den für die Berechnung der Sanktionen relevanten Daten. Die CO₂-Emissionen und das Leergewicht gemäss Artikel 24 und 25 der CO₂-Verordnung werden deshalb prioritär aus den Vollzugsdaten übernommen. Im Jahr 2025 stammen diese Daten für rund 21 Prozent der Fahrzeuge aus einer TG, für rund 9 Prozent aus einem zusätzlich zur TG freiwillig eingereichten CoC und für rund 68 Prozent aus standardmässig verwendeten eCOC-Daten; die restlichen Fahrzeuge verwenden Daten aus weiteren Quellen gemäss CO₂-Verordnung.

Für die Auswertungen im Rahmen dieses Berichts sind weitere Grössen (wie z.B. Verbrauch, Antriebsart, etc.) notwendig. Je nach Standarddatenquelle wurden diese Werte, soweit nicht aus IVZ verfügbar, aus den TAS-Daten oder aus den eCOC übernommen. Bei Lücken wurde der Verbrauch, sofern verfügbar, aus dem CO₂-Wert gemäss COC ermittelt. Weiterbestehende Lücken, insbesondere beim Stromverbrauch, wurden punktuell mit recherchierten Daten aus weiteren Quellen gefüllt. Zusätzlich wurden Preisdaten von E-DEC mit dem Vollzugsdatensatz verknüpft. Die genauen Aufbereitungs- und Bereinigungsschritte können dem Anhang B entnommen werden.

Nach der Datenaufbereitung und Bereinigung liegen zu insgesamt 245'501 PW vollständige Daten vor. Diese Fahrzeuge sind Grundlage der nachfolgenden Auswertungen.



3. Auswertung neue Personenwagen im Jahr 2025

3.1. Mittlere Kennzahlen je Treibstoffart

Im Folgenden werden ausgewählte mittlere Kennzahlen für die Gesamtflotte vorgestellt. Differenzierte Kennzahlen für die drei Teilflotten der General-, Parallel- und Direktimporte sind im separaten Anhang A aufgeführt. Der Energieverbrauch wird in Liter Benzinäquivalent ausgedrückt. Dazu wird der Energieverbrauch jedes Fahrzeugs entsprechend seiner Treibstoffart mit dem jeweiligen Benzinäquivalent-Umrechnungsfaktor multipliziert. Im Falle der Plug-in-Hybride/Range-Extender werden der Benzin- oder Diesel-Verbrauch und der Stromverbrauch addiert. Im Falle der Bifuel-Fahrzeuge wird der Verbrauch des alternativen Treibstoffs CNG verwendet (die TG hingegen weist den Treibstoff mit der höheren Energieeffizienz aus). Dem Energieträger Strom ist ein direkter $\text{g CO}_2/\text{km}$ -Wert von Null zugeordnet (Tank-to-Wheel-Ansatz; die Emissionen in der Vorkette zur Stromherstellung werden hier nicht betrachtet, das gleiche gilt auch für die Emissionen aus der Förderung, der Verarbeitung und dem Transport der weiteren Treibstoffe). Reine Elektrofahrzeuge sowie Plug-in-Hybride/Range-Extender werden für die Berechnung des mittleren $\text{g CO}_2/\text{km}$ -Werts ebenfalls berücksichtigt.

Gesamtflotte

PW-Gesamtflotte, 2025				Erst-Treibstoff			Zweit-Treibstoff			Benzinäquivalente		
Treibstoff-Art	Einheit /100 km			Einheit /100 km			Erst-Tr.	Zweit-Tr.	Total			
Benzin (inkl. Hybrid)	Benzin	L	6.30			--	6.30	--	6.30			
Diesel (inkl. Hybrid)	Diesel	L	6.41			--	7.31	--	7.31			
Elektrisch	Strom	kWh	17.12			--	1.88	--	1.88			
Benzin-PHEV / Range Ext.	Benzin	L	1.25	und	Strom	kWh	20.28	1.25	2.23	3.48		
Diesel-PHEV / Range Ext.	Diesel	L	0.78	und	Strom	kWh	23.41	0.88	2.57	3.46		
CNG (compressed natural gas)	CNG	kg	--			--	--	--	--			
CNG/Benzin bifuel	Benzin	L	--	oder	CNG	kg	--	--	--	--		
Flüssiggas (LPG)/Benzin bifuel	Benzin	L	4.87	oder	LPG	L	5.70	4.87	4.50	4.50		
Wasserstoff H2	H2	kg	0.84			--	3.23	--	3.23			
Total										5.07		

PW-Gesamtflotte, 2025			Zulassungen		Leergew.	Hubraum	g CO ₂ /km		
Treibstoff-Art	Anzahl	%-Anteil	kg		cm ³	Erst-Tr.	Zweit-Tr.	Total	
Benzin (inkl. Hybrid)	134'369	54.7%	1'558		1'704	146.1	--	146.1	
Diesel (inkl. Hybrid)	26'774	10.9%	2'041		2'133	168.0	--	168.0	
Elektrisch	56'403	23.0%	2'087		--	0.0	--	0.0	
Benzin-PHEV / Range Ext.	27'421	11.2%	2'178		2'018	29.0	0.0	29.0	
Diesel-PHEV / Range Ext.	528	0.2%	2'582		1'993	20.3	0.0	20.3	
CNG (compressed natural gas)	0	0.0%	--		--	--	--	--	
CNG/Benzin bifuel	0	0.0%	--		--	--	--	--	
Flüssiggas (LPG)/Benzin bifuel	2	0.0%	1'221		999	113.0	130.0	113.0	
Wasserstoff H2	4	0.0%	2'001		--	0.0	--	0.0	
Total	245'501	100.0%	1'804		1'811	101.6			

Tabelle 1: Mittlere Kennzahlen pro Treibstoffart, für alle PW-Neufahrzeuge

Im Jahr 2025 sind 34.4 Prozent aller Neuwagen batterieelektrisch oder Plug-in-Hybride, dies ist ein Zuwachs von 23.6 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zum Jahr 2024 liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss mit 101.6 g/km um 12.3 g/km tiefer (2024: 113.9 g CO₂/km). Der durchschnittliche Verbrauch in Liter Benzinäquivalent reduzierte sich auf 5.07 L/100 km (2024: 5.49 L/100 km), was mehrheitlich auf die höheren Marktanteile der Steckerfahrzeuge zurückzuführen ist, welche einen tieferen durchschnittlichen Verbrauch als Verbrenner aufweisen.



3.2. Verteilung nach Leergewichtskategorien

Die Verteilung nach Leergewichtskategorien wird für die Gesamtflotte berechnet. Die Durchschnittswerte stimmen mit jenen aus Tabelle 1 überein. Im Vergleich zu 2024 liegt das durchschnittliche Leergewicht 25 kg höher und beträgt 1'804 kg (2024: 1'779). Die Entwicklung des Durchschnittsgewichts in den letzten Jahren hängt primär vom Elektrifizierungsgrad der Neufahrzeugflotte ab, da Elektrofahrzeuge im Durchschnitt schwerer sind als Verbrennermodelle. 2025 betrug das durchschnittliche Leergewicht von reinen Elektrofahrzeugen 2'087 kg und ist somit rund 16 Prozent höher als das durchschnittliche Leergewicht der Neuwagenflotte. Steckerfahrzeuge wurden gegenüber dem Vorjahr ein wenig leichter, Benzinfahrzeuge blieben ungefähr gleich schwer und Dieselfahrzeuge wiesen ein höheres durchschnittliches Leergewicht auf. Rund 48 Prozent der Fahrzeuge liegen zwischen 1'200 und 1'799 kg und rund 19 Prozent haben ein Leergewicht grösser als 2'200 kg (2024: 17%).

Die CO₂-Emissionen korrelieren bei Verbrennern stark mit dem Leergewicht. Die fortschreitende Elektrifizierung kehrt diese Korrelation in der Gesamtflotte jedoch um. Dies zeigt sich z.B. in den schwersten Kategorien, in denen zahlreiche volumenstarke E-Automodelle liegen und die g CO₂/km Werte am niedrigsten sind.

Leergewicht-Kategorie (kg)	Zulassungen %-Anteil	Leergew. kg	Hubraum cm ³	gCO ₂ /km-Wert	Verbrauch L BÄ/100km
bis 999	0.5%	985	1'160	119.9	5.17
1'000 - 1'199	3.8%	1'108	1'130	107.2	4.72
1'200 - 1'399	13.5%	1'294	1'251	115.2	5.01
1'400 - 1'599	18.1%	1'495	1'622	113.6	5.12
1'600 - 1'799	16.0%	1'700	1'850	139.5	6.25
1'800 - 1'999	16.7%	1'897	2'005	103.6	5.28
2'000 - 2'199	12.3%	2'096	2'116	64.9	4.06
ab 2'200	19.0%	2'434	2'617	69.1	4.62
Total	100.0%	1'804	1'811	101.6	5.07

Tabelle 2: Mittlere Kennzahlen pro Leergewichtskategorie, Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten)

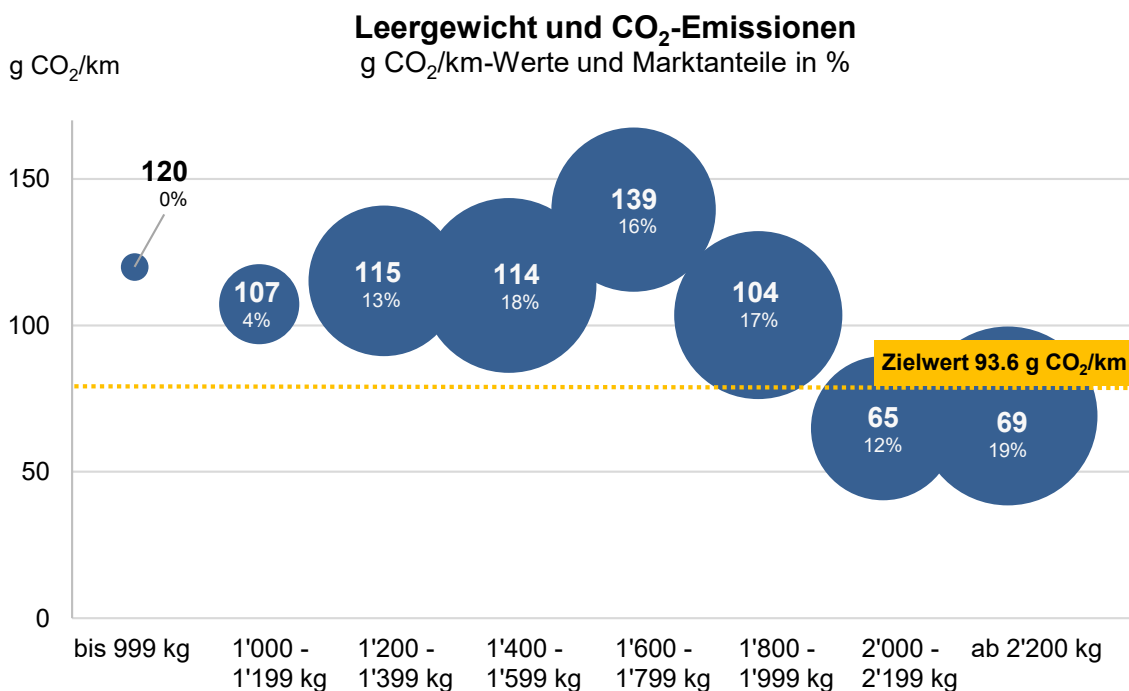


Abbildung 1: g CO₂/km-Werte (vertikale Achse) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach Leergewichtskategorien, Jahr 2025



3.3. Verteilung nach g CO₂/km – Kategorien

Im Jahr 2025 erreichen 35.4 Prozent aller Neuwagen den verschärften WLTP-Zielwert von 93.6 g CO₂/km. Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen (+3.9 Prozentpunkte ggü. 2024), was auch die tieferen durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte erklärt. Der Anteil sehr hoher Werte ab 200 g CO₂/km ist mit 7.0 Prozent tiefer als im Vorjahr (2024: 9.6%).

g CO ₂ /km-Kategorie	Zulassungen %-Anteil	Leergew. kg	Hubraum cm ³	gCO ₂ /km-Wert	Verbrauch L BÄ/100km
0	23.0%	2'087	--	0.0	1.88
> 0 - 71	10.9%	2'178	1'978	24.3	3.31
72 - 94	1.6%	1'383	1'621	89.0	4.10
95 - 129	24.5%	1'386	1'382	115.5	4.99
130 - 164	20.6%	1'646	1'678	145.0	6.27
165 - 199	12.6%	1'881	2'109	179.8	7.77
ab 200	7.0%	2'180	2'952	241.1	10.43
Total	100.0%	1'804	1'811	101.6	5.07

Tabelle 3: Mittlere Kennzahlen pro g CO₂/km-Kategorie, Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten)

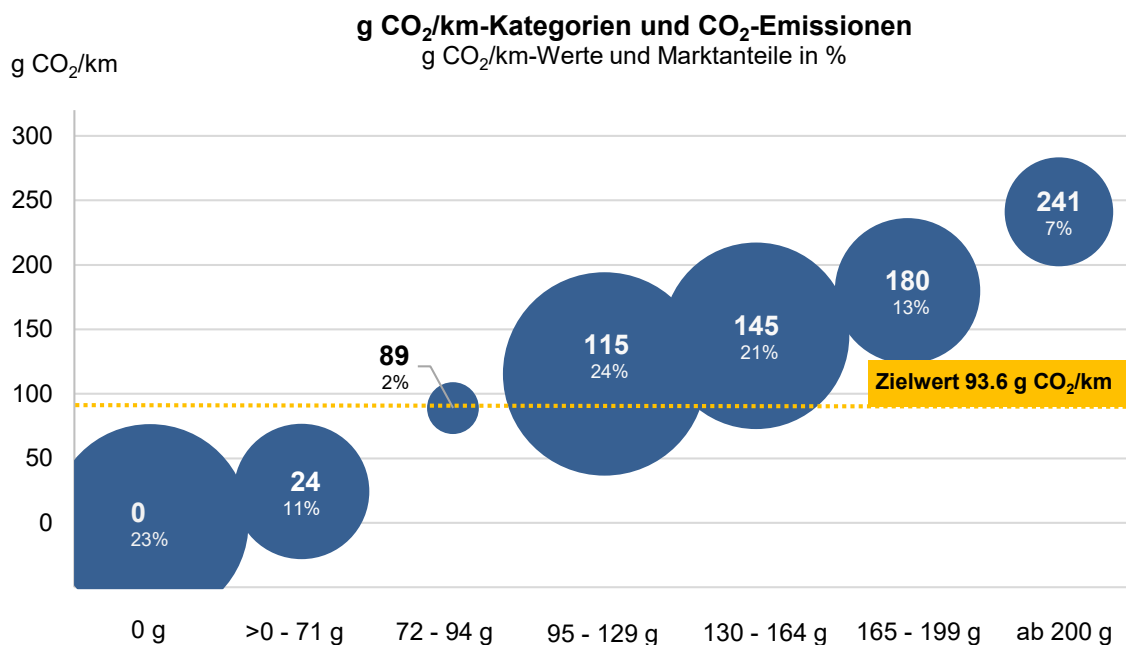


Abbildung 2: g CO₂/km-Werte (vertikale Achse) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach g CO₂/km-Kategorien, Jahr 2025



3.4. Verteilung nach Energieeffizienz-Kategorien

Seit 2020 wird die Einteilung in die Kategorien A bis G auf Basis der Primärenergie-Benzinäquivalente von den WLTP-Verbrauchswerten vorgenommen. Der CO₂-Zielwert wird seit dem 1. Januar 2023 bei der Festlegung der Kategorien-grenzen miteinbezogen. Durch die Absenkung des Zielwerts per 1. Januar 2025 auf 93.6 g CO₂/km wurde auch die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien ambitionierter – dies muss beim Vergleich mit dem Vorjahr entsprechend berücksichtigt werden. Der Anteil der Fahrzeuge in der Kategorie A fällt 2025 tiefer aus als in den Vorjahren. Lediglich die effizientesten Modelle sind nun in der Kategorie A eingeteilt. Der Anteil der Kategorie B ist mit 18.1 Prozent fast gleich hoch wie 2024. Die allermeisten Fahrzeuge in den Kategorien A und B sind batterieelektrische Modelle. Sie weisen sehr tiefe CO₂-Emissionen aus (0 bzw. 7 g CO₂/km). Die Anteile der Fahrzeuge in den Kategorien F und G ist nur leicht gestiegen, während die durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken sind.

Energieeffizienz-Kategorie	Zulassungen %-Anteil	Leergew. kg	Hubraum cm ³	gCO ₂ /km- Wert	Verbrauch L BÄ/100km
A	1.7%	1'751	1'987	0.0	1.53
B	18.1%	1'971	1'512	6.9	1.98
C	16.8%	1'748	1'537	61.1	3.56
D	20.3%	1'499	1'387	108.1	4.98
E	15.5%	1'762	1'688	119.9	5.64
F	9.0%	1'845	1'954	148.5	6.67
G	18.6%	2'045	2'506	194.7	8.64
Total	100.0%	1'804	1'811	101.6	5.07

Tabelle 4: Mittlere Kennzahlen pro Energieeffizienz-Kategorie, Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten)

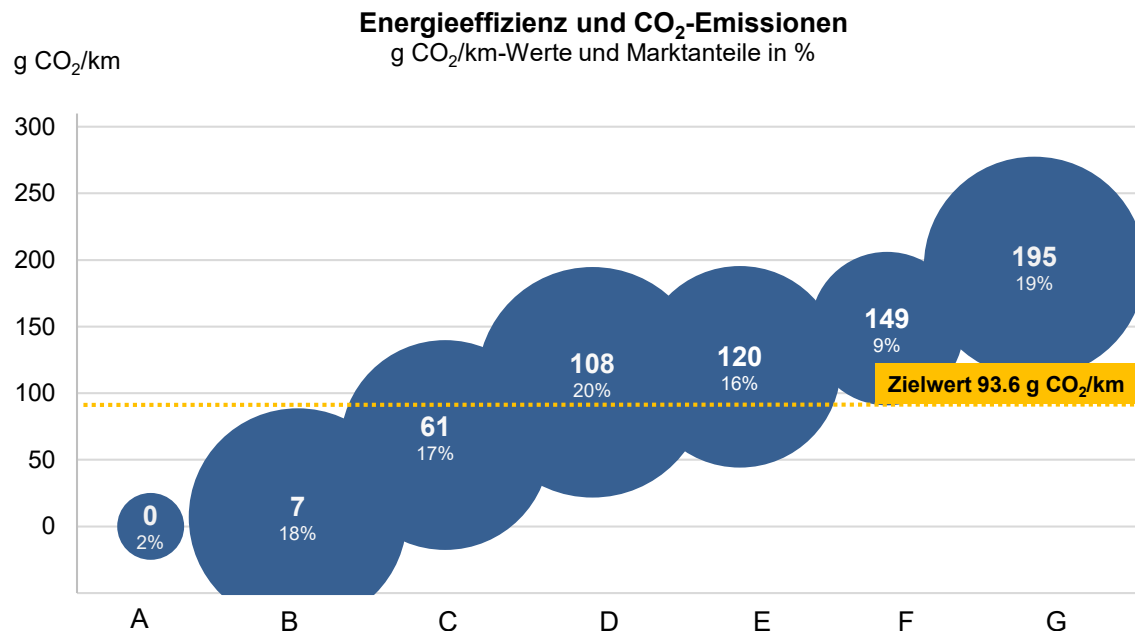


Abbildung 3: Energieeffizienz-Kategorien nach g CO₂/km-Werten (vertikale Achse) und Marktanteilen (Grösse der Blasen), Jahr 2025



3.5. Verteilung nach Preiskategorien

Für die Auswertungen nach verschiedenen Preiskategorien verwendet das BFE seit dem Vollzugsjahr 2024 generische Preisdaten basierend auf Importwerten des BAZG. Diese sind nicht mehr direkt vergleichbar mit den TG-basierten Preisdaten, die bis 2023 ausgewiesen wurden. Es konnten Preisdaten für 98.6 Prozent der Fahrzeuge modelliert werden. Die dargestellten Preisdaten wurden basierend auf den Importwerten sowie der Automobilsteuer (4%) und der Mehrwertsteuer (8.1%) modelliert. Nicht berücksichtigt sind die Fahrzeugaufbereitung in der Schweiz sowie die Importeurs- und Händlermargen. Das Total der mittleren Kennzahlen in Tabelle 5 bezieht sich somit auf jene 242'068 Fahrzeuge, denen Preisdaten zugeordnet werden konnten. Im Durchschnitt beträgt der Preis rund 42'800 Franken. Die Preissegmente von 20'000 bis 39'999 Franken machen die grössten Anteile aus. In diesen Kategorien beträgt der Anteil der Elektrofahrzeuge 16 bzw. 37 Prozent. Die Kategorien von 40'000 bis 59'999 weisen noch höhere Elektrofahrzeuganteile auf (51% bzw. 49%), die CO₂-Emissionswerte sind entsprechend tief. Der Durchschnittspreis für reine Elektrofahrzeuge liegt bei 43'325 Franken, und somit leicht höher im Vergleich zu den übrigen Fahrzeugen (42'653 Franken).

Preis-Kategorie	Zulassungen %-Anteil	Leergewicht kg	Hubraum cm ³	gCO ₂ /km-Wert	Verbrauch L BÄ/100km	Preis CHF
bis CHF 9'999	0.0%	--	--	--	--	--
CHF 10'000 - 19'999	9.4%	1'234	1'171	104.8	4.72	16'584
CHF 20'000 - 29'999	26.0%	1'491	1'462	104.7	4.81	25'118
CHF 30'000 - 39'999	23.8%	1'790	1'712	94.3	4.76	34'804
CHF 40'000 - 49'999	18.9%	1'993	1'945	87.3	4.75	44'844
CHF 50'000 - 59'999	9.6%	2'128	2'112	99.2	5.31	54'073
CHF 60'000 - 69'999	3.6%	2'333	2'220	103.9	5.66	64'657
CHF 70'000 - 79'999	2.9%	2'451	2'611	106.7	5.87	74'823
CHF 80'000 - 89'999	1.9%	2'475	3'065	118.4	6.30	84'520
CHF 90'000 - 99'999	0.8%	2'528	3'174	109.9	6.38	94'296
ab CHF 100'000	3.0%	2'278	3'845	201.7	9.60	193'083
Total	100.0%					42'806

Tabelle 5: Mittlere Kennzahlen pro Preiskategorie für 242'068 Personenwagen mit Preisdaten, Jahr 2025

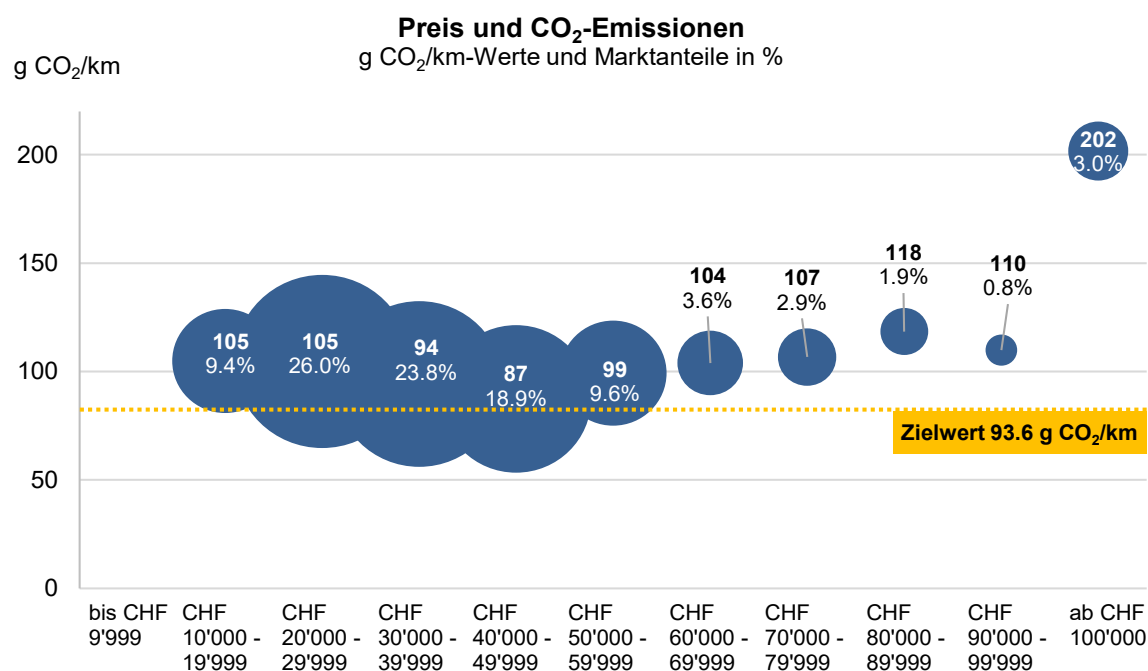


Abbildung 4: g CO₂/km-Werte (vertikale Achse) und Marktanteile (Kreisgrösse), nach Preis-Kategorien, Jahr 2025



3.6. Vergleich zwischen Marken

In Abbildung 5 ist die Verteilung der Gesamtflotte nach Marken ersichtlich (Top 20 der Marken, welche zusammen rund 88 Prozent der Neuzulassungen ausmachen). Eine vollständige Datentabelle ist in Anhang A ersichtlich. Den grössten Marktanteil weist mit 11 Prozent VW auf. Mit 115.1 g CO₂/km liegen die VW-Fahrzeuge über dem Durchschnitt der Gesamtflotte. Den zweitgrössten Marktanteil hat Skoda mit 10 Prozent. Von den zehn grössten Marken lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen lediglich bei Hyundai (88.7 g CO₂/km) und Renault (68.6 g CO₂/km) unter dem Zielwert von 93.6 g CO₂/km. Von den restlichen Marken der Top 20 lagen Volvo (47.1 g CO₂/km), Kia (86.7 g CO₂/km), Tesla (0 g CO₂/km), Peugeot (93.5 g CO₂/km) und MG (74.3 g CO₂/km) ebenfalls unter dem Zielwert.

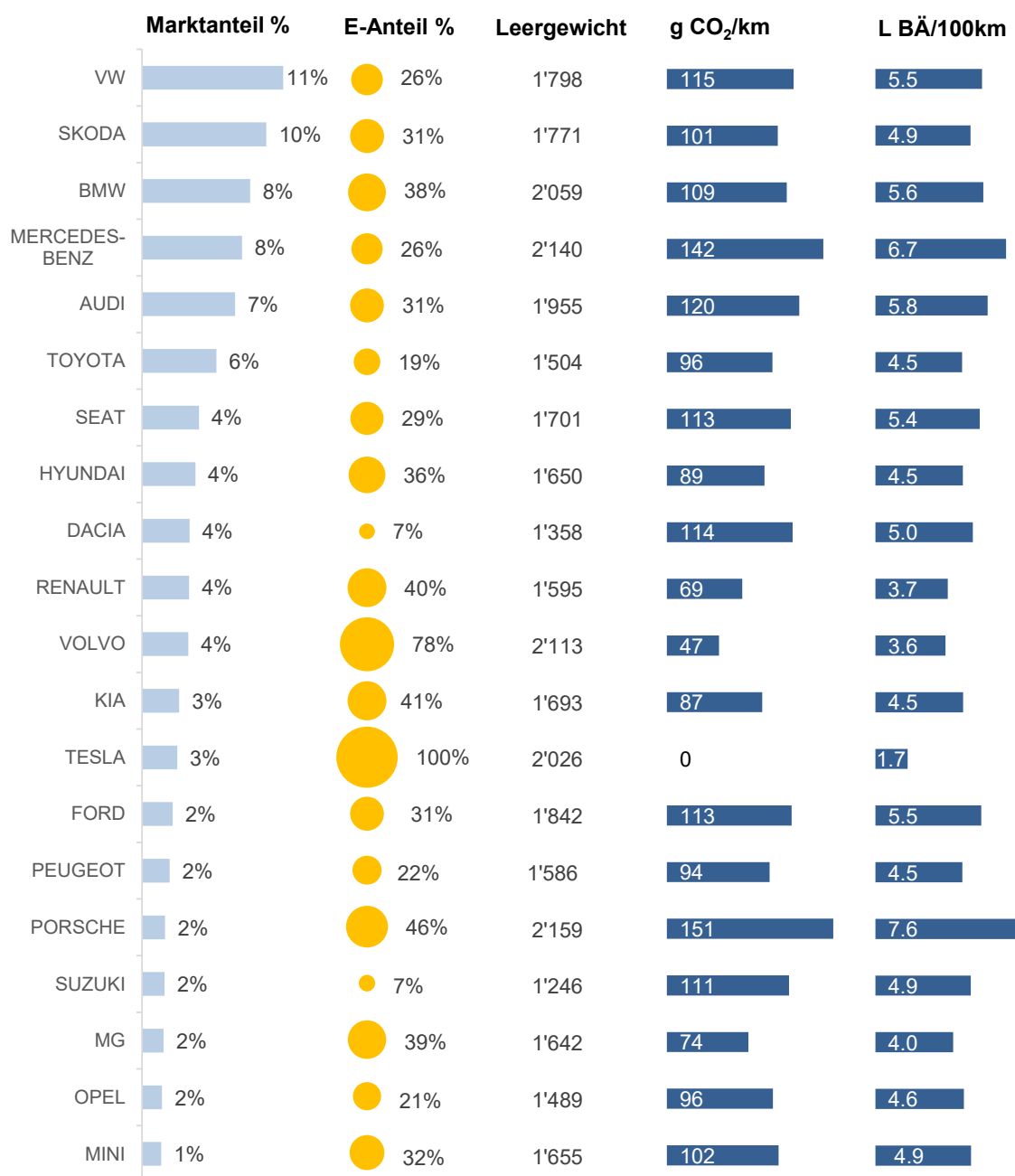


Abbildung 5: Kennzahlen pro Marke (Top 20), Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten).
E-Anteil Prozent: Reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride zusammen.



4. Neue Personenwagen im Jahr 2025 nach Kanton

4.1. Anzahl Zulassungen nach Kanton

Die Anzahl der neu zugelassenen Personenwagen, aufgeteilt nach Kanton, sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 dargestellt. Am meisten Fahrzeuge wurden mit 46'048 im Kanton Zürich neu zugelassen, gefolgt von den Kantonen Waadt (24'099) und Bern (21'562). Die Anzahl Zulassungen hängt in erster Linie von der Bevölkerungszahl ab. Daneben spielen kantonale Besonderheiten eine Rolle. So wurden in Appenzell Innerrhoden aufgrund der hohen Anzahl Zulassungen von Mietwagen im Jahr 2025 935 Neuwagen pro 1000 Einwohner zugelassen im Vergleich zum nationalen Durchschnitt von 27 (BFS 2025). Am meisten neue Fahrzeuge pro 1000 Einwohner gabes mit Ausnahme von Appenzell Innerrhoden in den Kantonen Zug (44) und Tessin (37). Am wenigsten Neuzulassungen wurden in den Kantonen Basel-Stadt (13) und Appenzell Ausserrhoden (17) vorgenommen.

Anzahl neuer Personenwagen

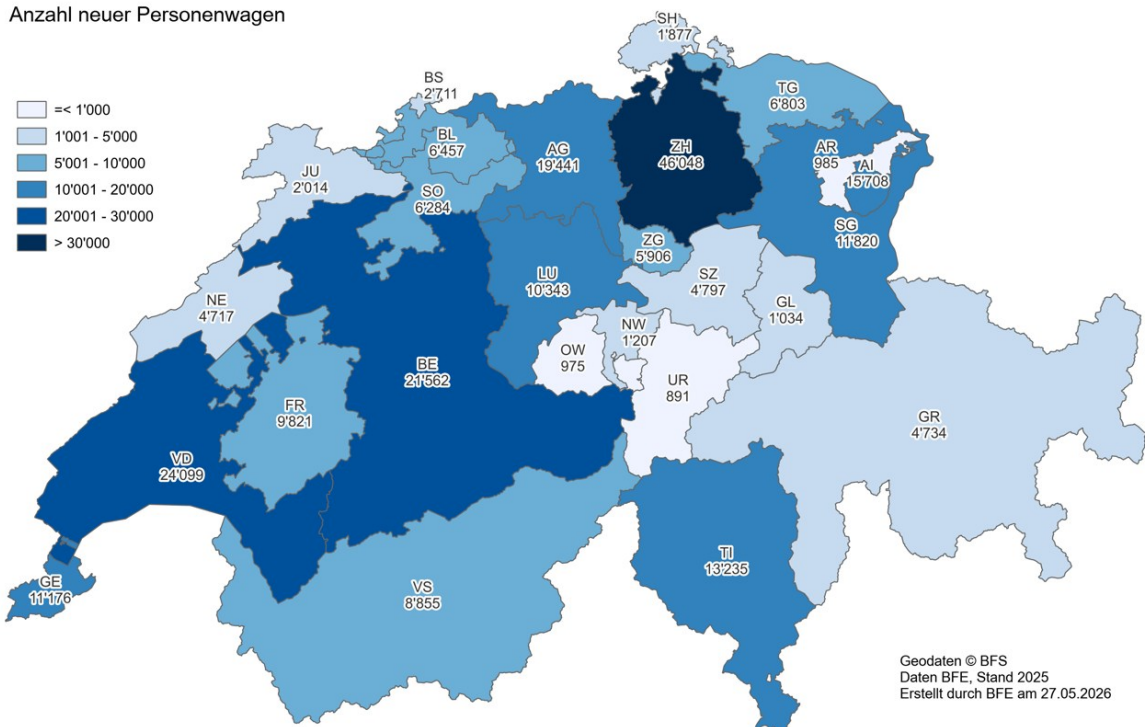


Abbildung 6: Anzahl neu zugelassene Personenwagen nach Kanton, 2025

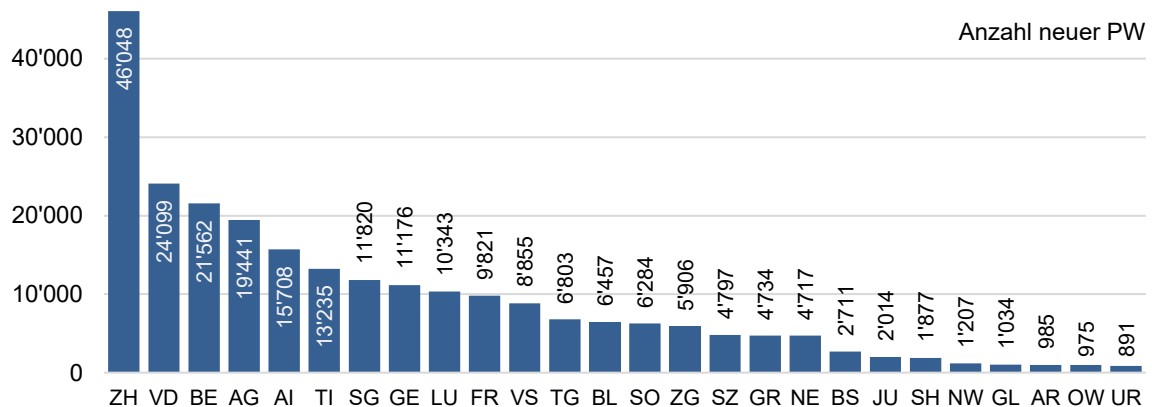


Abbildung 7: Reihenfolge der Anzahl neu zugelassener Personenwagen nach Kanton, 2025



4.2. Durchschnittliches Leergewicht nach Kanton

Das durchschnittliche Leergewicht der neuen Personenwagen nach Kanton ist in der Abbildung 8 und in der Abbildung 9 dargestellt. Im Kanton Zug wurden mit durchschnittlich 1'933 kg deutlich die schwersten Personenwagen in Verkehr gesetzt. Die mit 1'685 kg leichteste Neuwagenflotte weist der Kanton Jura auf. Leichtere Fahrzeuge werden in erster Linie in den Westschweizer Kantonen und im Tessin zugelassen. Das durchschnittliche Leergewicht der neu zugelassenen Personenwagen in der gesamten Schweiz lag 2025 mit 1'804 kg höher als 2024 (1'779 kg).

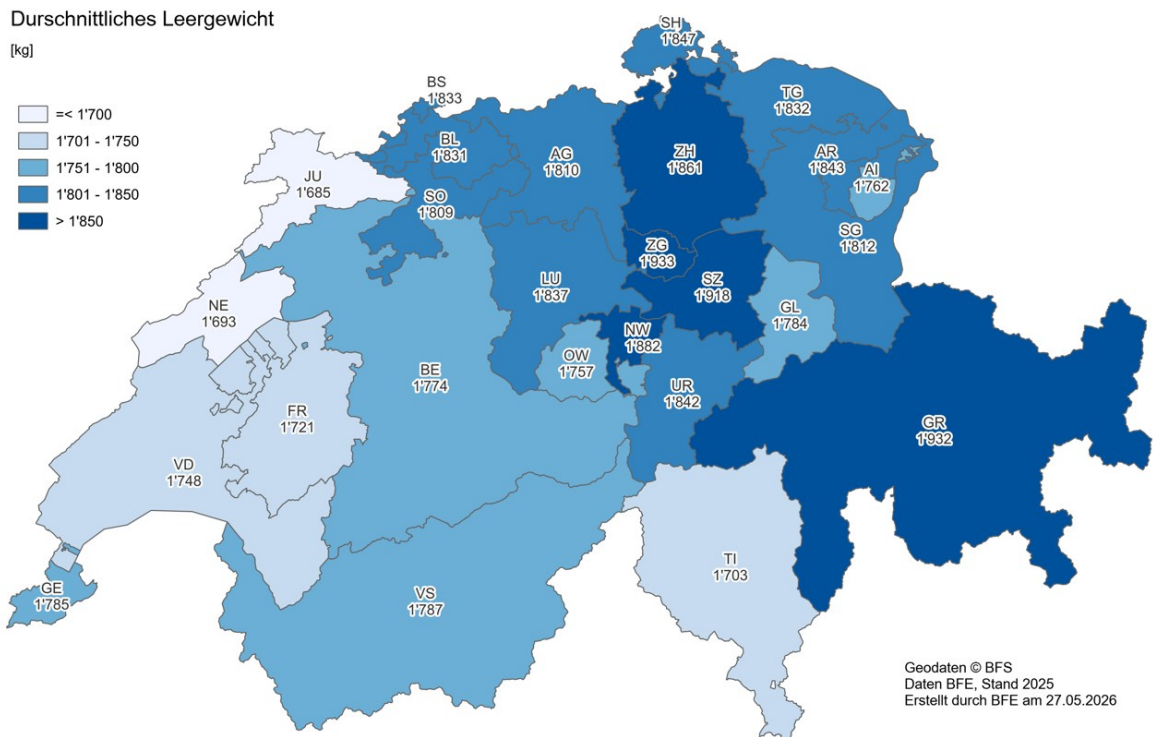


Abbildung 8: Durchschnittliches Leergewicht der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025

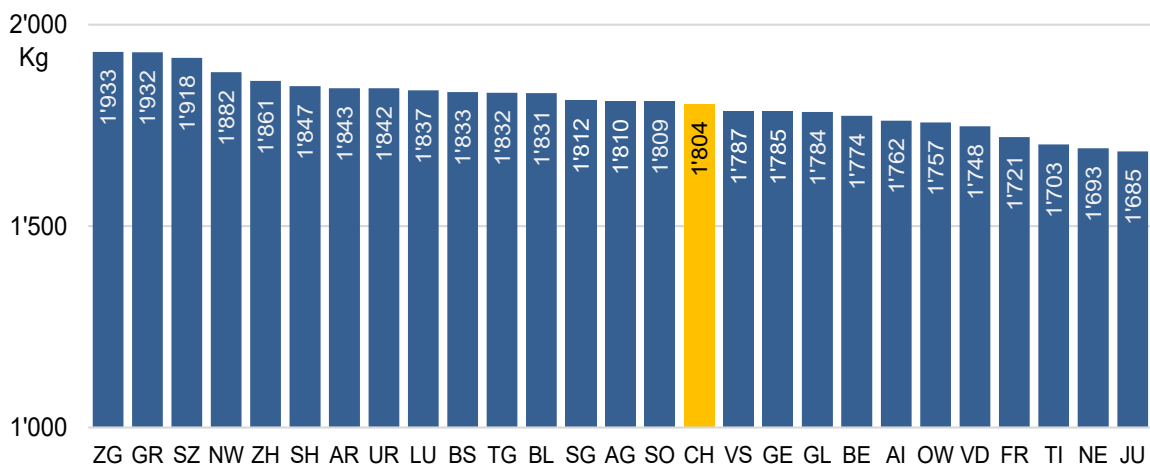


Abbildung 9: Reihenfolge des durchschnittlichen Leergewichts der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025



4.3. Anteil Allradfahrzeuge nach Kanton

Abbildung 10 zeigt den Anteil an Allradfahrzeugen an den Neuzulassungen nach Kanton. Im Jahr 2025 hatten 50.0 Prozent einen Allradantrieb. Nachdem dieser Anteil kontinuierlich zugenommen hatte, hat er sich 2020 bei etwa 50 Prozent eingependelt (2024: 51.6 %). Der Anteil Allradfahrzeuge ist in den Bergkantonen tendenziell höher als in den restlichen Kantonen. Graubünden erreicht mit 80.8 Prozent den höchsten Allradanteil, die Westschweizer Kantone weisen die niedrigsten Allradanteile auf. Eine Ausnahme bei den Bergkantonen stellt das Tessin dar, das mit 42.2 Prozent einen deutlich tieferen 4x4-Anteil aufweist als vergleichbare Kantone.

Die neuzugelassenen Allradfahrzeuge hatten 2025 im Schnitt einen um 13 Prozent höheren CO₂-Ausstoss als Fahrzeuge mit einem Front- oder Heckantrieb. Dies ist neben technischen Faktoren wie dem Zusatzgewicht und der zusätzlichen Reibung einer zweiten angetriebenen Achse auch damit zu erklären, dass 4x4 Antriebe häufiger in stärker motorisierten Fahrzeugen und damit in teureren Fahrzeugsegmenten verbaut werden (im Durchschnitt sind sie rund 22'400 Franken teurer als Fahrzeuge ohne Allradantrieb), ohne dass ein Anspruch auf Geländetauglichkeit besteht.

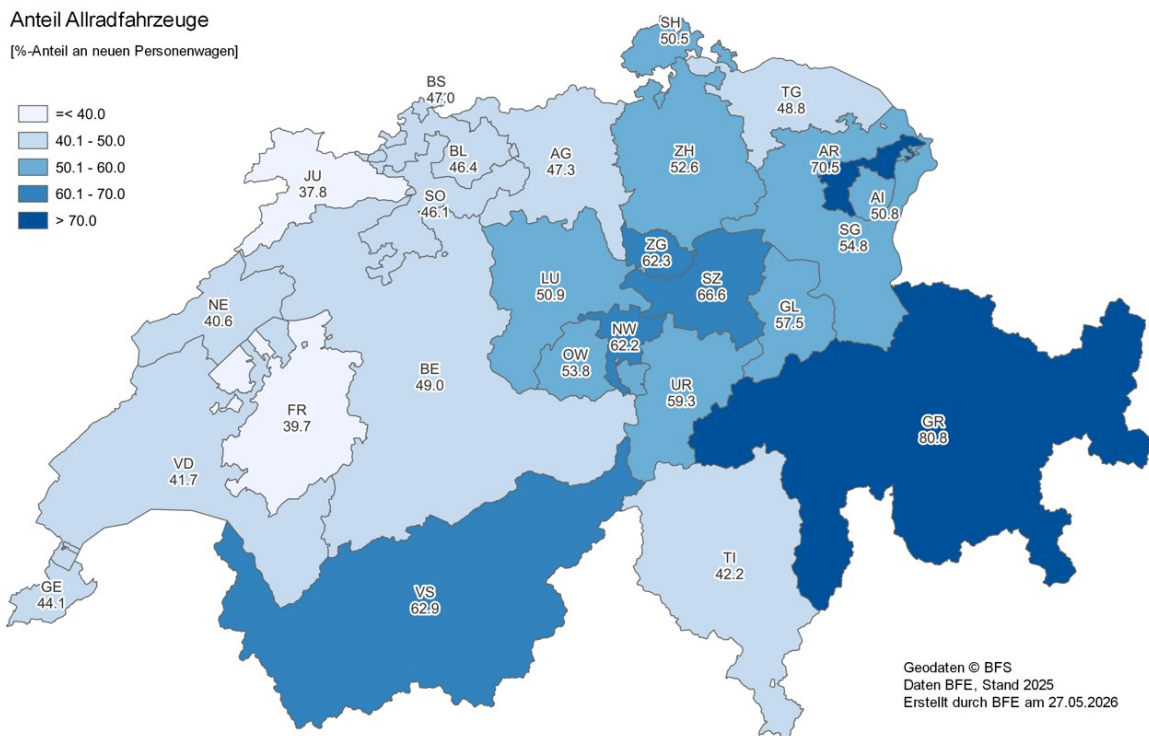


Abbildung 10: Anteil allradgetriebener neuer Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025

Abbildung 11 stellt den Anteil allradgetriebener neuer Personenwagen nach Kanton dar, rangiert vom höchsten Anteil (Graubünden mit 80.8 %) bis zum tiefsten (Jura mit 37.8 %). Die Kantone mit den höchsten Anteilen an Allradfahrzeugen (mehr als 60 %) machen absolut gesehen mit rund 17'700 Neuzulassungen nur einen vergleichsweise geringen Teil der jährlich in der Schweiz neu zugelassenen Allradfahrzeuge aus (rund 121'700 Fahrzeuge, ohne Fürstentum Liechtenstein). Zwölf Kantone weisen einen Anteil allradgetriebener neuer Personenwagen unterhalb des Schweizerischen Durchschnitts aus. Absolut gesehen werden in den bevölkerungsreichen Kantonen Zürich, Waadt, Bern und Aargau die meisten Allradfahrzeuge neu zugelassen.



Anteil Allradfahrzeuge

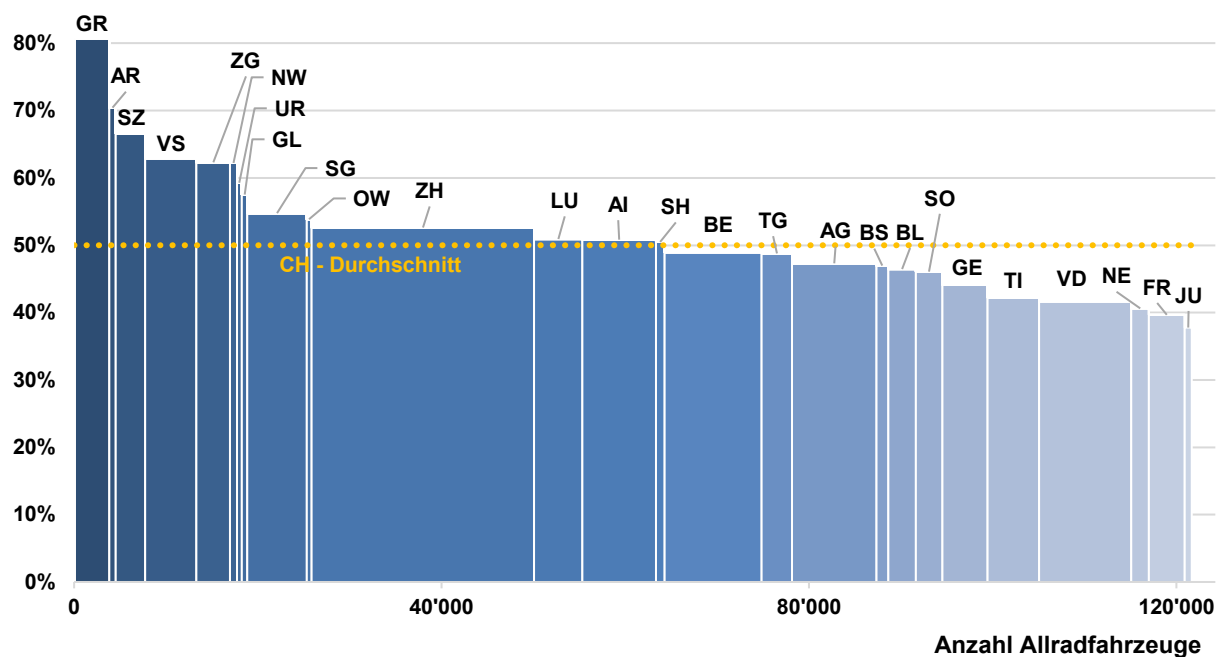


Abbildung 11: Anteil allradgetriebener neuer Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025. Auf der X-Achse ist die Anzahl neuer Allradfahrzeugen aufgezeigt, auf der Y-Achse der Anteil der Allradfahrzeuge in Prozent je nach Kanton. Die gestrichelte Linie stellt den Schweizerischen Durchschnitt von 50 Prozent dar.



4.4. Anteil Elektrofahrzeuge nach Kanton

Abbildung 12 zeigt den Anteil Elektrofahrzeuge an den neu zugelassenen Personenwagen nach Kanton. Diese Kategorie umfasst sämtliche Fahrzeuge, die über das Stromnetz aufgeladen werden können (sogenannte «Steckerfahrzeuge»), namentlich rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV). Mit 41.4 Prozent ist der Anteil von neu zugelassenen Elektrofahrzeugen im Kanton Zürich am höchsten, gefolgt von den Kantonen Solothurn (38.8%), Thurgau (38.6 %) und Basel-Land (38.2 %). Dabei spielen u.a. die Kaufkraft, kantonale und kommunale Fördermassnahmen wie beispielsweise Beiträge an Ladeinfrastruktur sowie reduzierte kantonale Motorfahrzeugsteuern eine Rolle. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt der Anteil der Neuzulassungen von Steckerfahrzeugen bei 34.4 Prozent, womit im Vergleich zum Vorjahr um knapp 7 Prozentpunkte gestiegen ist. Der tiefste Anteil von Elektrofahrzeugen weist der Kanton Appenzell-Innerrhoden (22.2%) auf, dessen Neuwagenflotte durch viele Mietwagen geprägt ist.

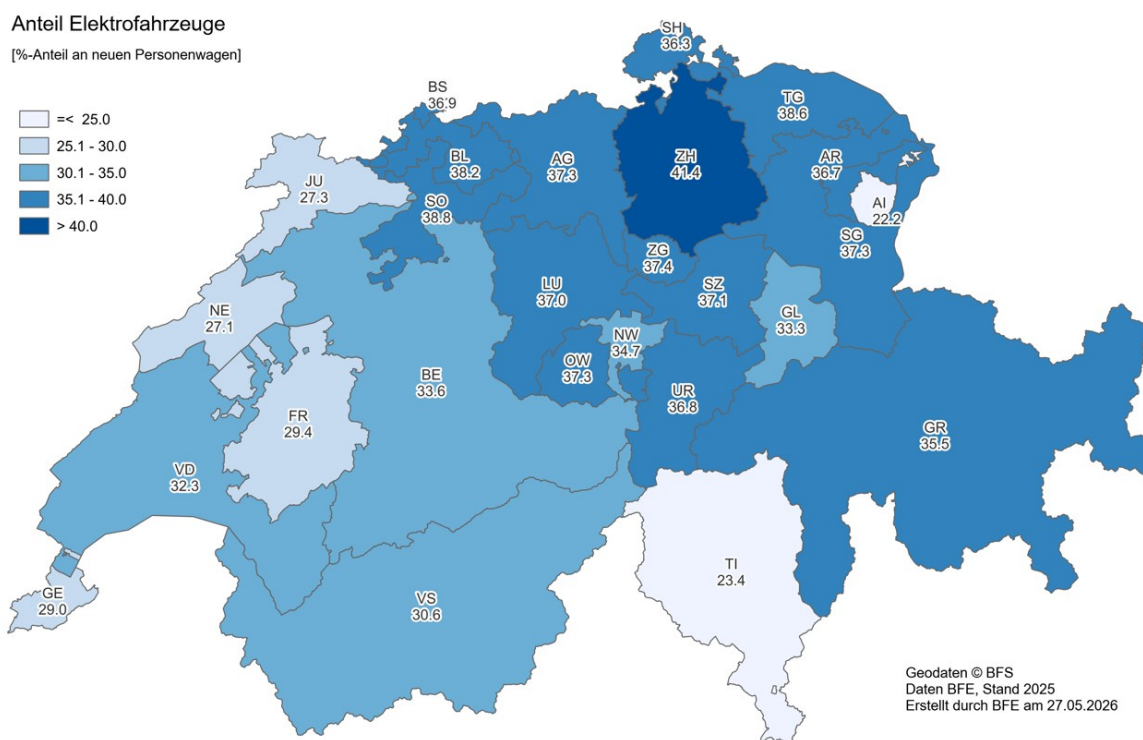


Abbildung 12: Anteil Elektrofahrzeuge (BEV+PHEV) der neuen Personenwagen nach Kanton der Erstzulassung, Jahr 2025

Abbildung 13 zeigt die Marktdurchdringung der Steckerfahrzeuge nach Kanton, differenziert nach rein batterieelektrischen Fahrzeugen sowie Plug-in-Hybriden. Im Kanton Zürich wurden sowohl anteilig als auch absolut die meisten Steckerfahrzeuge zugelassen. Siebzehn Kantone weisen eine Marktdurchdringung oberhalb des Schweizer Durchschnitts auf. Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an den Steckerfahrzeugen liegt schweizweit bei 66.9 Prozent. Die Spitzenreiter mit den höchsten Anteilen von BEV an den Steckerfahrzeugen sind die Kantone Glarus mit 75.9 Prozent, Bern mit 75.3 Prozent und Solothurn mit 75.1 Prozent. In Appenzell Innerrhoden liegt der Anteil mit 27.2 Prozent am tiefsten.

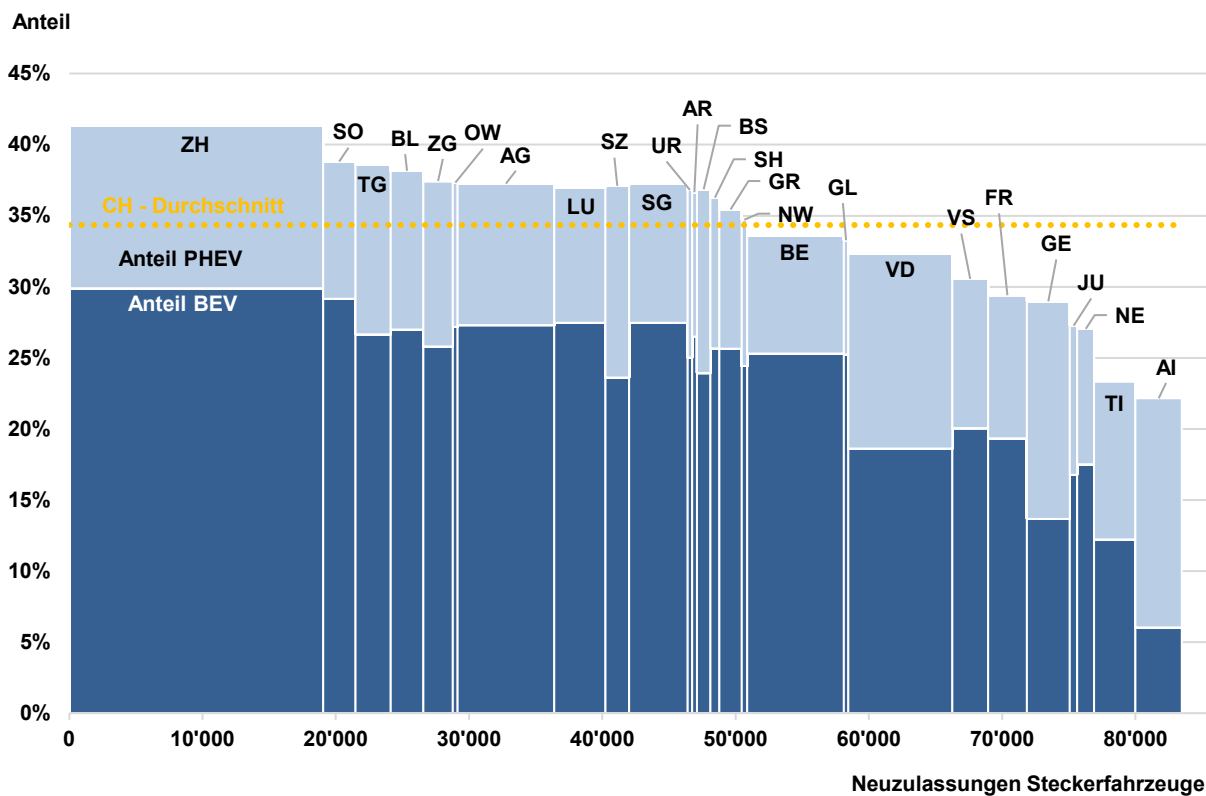


Abbildung 13: Anteil Elektrofahrzeuge der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025. Auf der X-Achse ist die Anzahl neuer Steckerfahrzeugen aufgezeigt, auf der Y-Achse der Anteil der Steckerfahrzeuge in Prozent je nach Kanton. Die gestrichelte Linie stellt den schweizerischen Durchschnitt von 34.4 Prozent dar.



4.5. Durchschnittlicher Energieverbrauch in Benzinäquivalent nach Kanton

Die Abbildung 14 und Abbildung 15 zeigen den durchschnittlichen Energieverbrauch in Litern Benzinäquivalent pro 100 Kilometer nach Kanton. Der Schweizer Mittelwert liegt bei 5.07 L BÄ/100 km. Kantone mit einem hohen Anteil an elektrischen Fahrzeugen wie Zürich und Solothurn weisen tiefe Verbrauchswerte auf. Es gibt aber auch Ausnahmen wie beispielsweise Zug oder Schwyz, welche trotz hohem Elektroanteil einen überdurchschnittlichen Verbrauch haben. Tendenziell haben Neuwagen in den bevölkerungsreichen Kantonen unterdurchschnittliche Verbräuche. Fahrzeuge, die in den Kantonen Graubünden, Zug, Tessin und Schwyz zugelassen wurden, weisen den höchsten Energieverbrauch auf.

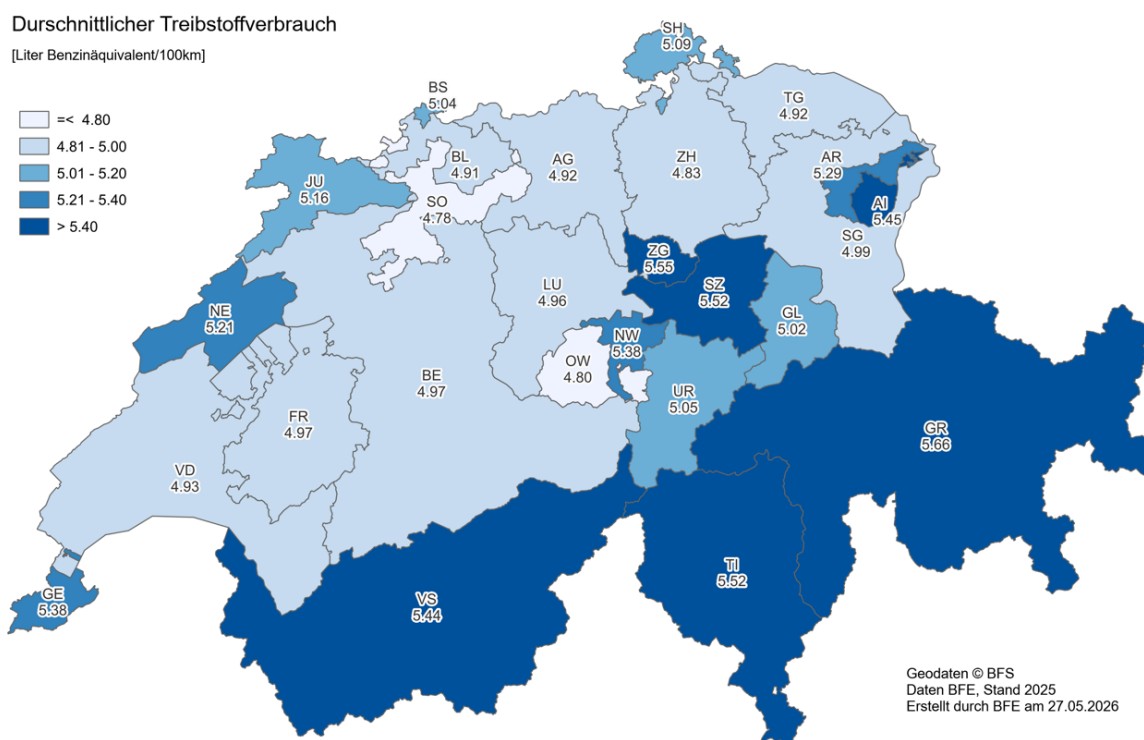


Abbildung 14: Durchschnittlicher Energieverbrauch der neuen Personenwagen nach Kanton, alle Treibstoffarten, ausgedrückt in Liter Benzinäquivalenten, Jahr 2025

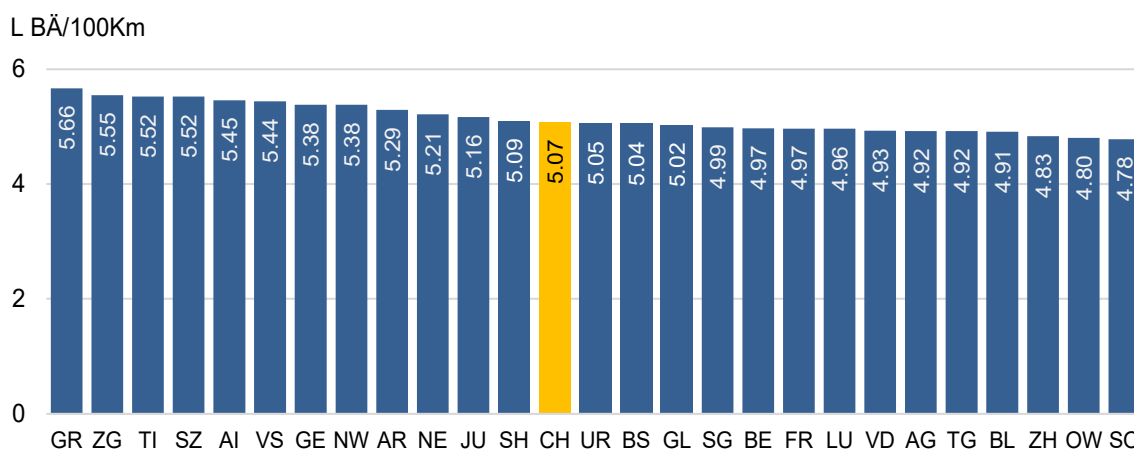


Abbildung 15: Reihenfolge des durchschnittlichen Energieverbrauchs der neuen Personenwagen nach Kanton, alle Treibstoffarten, ausgedrückt in Liter Benzinäquivalenten, Jahr 2025



4.6. Durchschnittlicher g CO₂/km-Wert nach Kanton

Die Abbildung 16 und 17 zeigen die durchschnittlichen g CO₂/km-Werte nach Kanton. Der Schweizer Durchschnitt im Jahr 2025 beträgt 101.6 g CO₂/km, dies entspricht einer Abnahme um 12.3 g CO₂/km gegenüber dem Vorjahreswert von 113.9 g CO₂/km. In diese Berechnung fliessen alle Treibstoffarten mit ein, also auch rein elektrische Fahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge mit einem Wert von 0 g CO₂/km. Bergkantone weisen häufig überdurchschnittliche CO₂-Emissionswerte auf, da Fahrzeuge mit höherer Leistung und entsprechend höheren Emissionswerten stärker vertreten sind. Appenzell Innerrhoden weist ebenfalls hohe durchschnittliche CO₂-Emissionswerte auf. Dies hängt mit der hohen Zahl an Mietwagen mit Verbrennungsmotoren zusammen. Die Kantone Zürich und Solothurn mit einem überdurchschnittlichen Anteil an E-Fahrzeugen weisen die CO₂-effizientesten Neuwagenflotten auf.

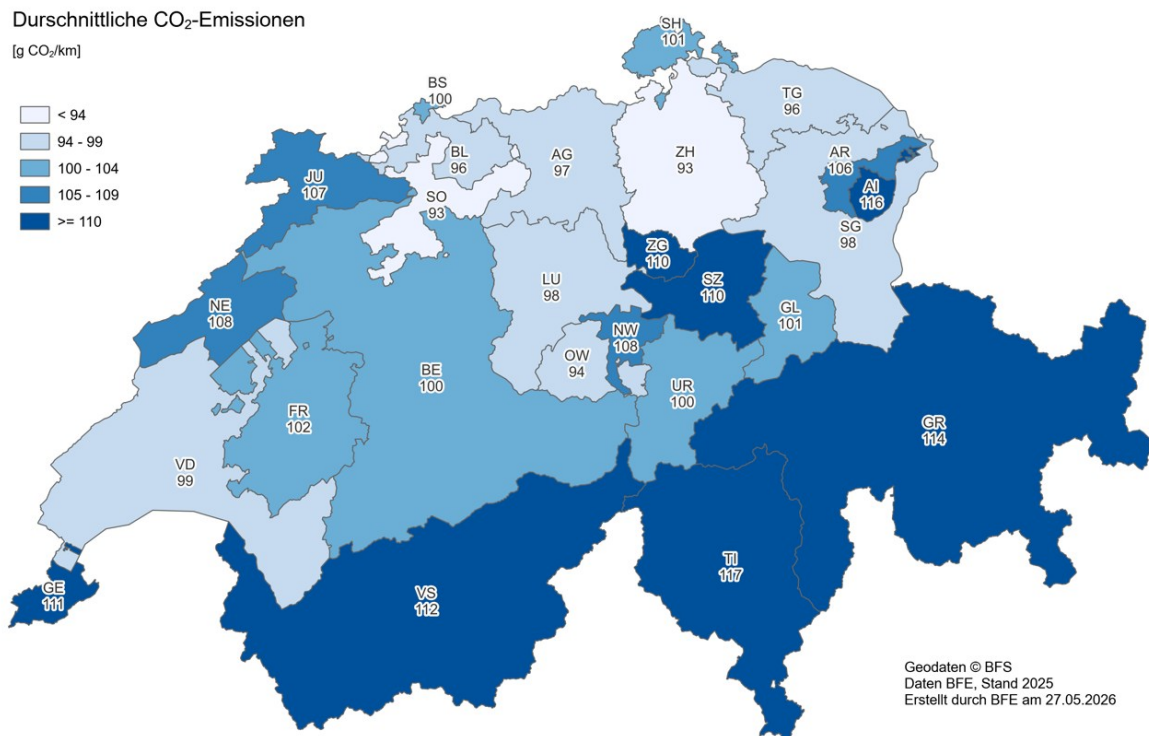


Abbildung 16: Durchschnittlicher g CO₂/km-Wert der neuen Personenwagen nach Kanton, alle Treibstoffarten, Jahr 2025

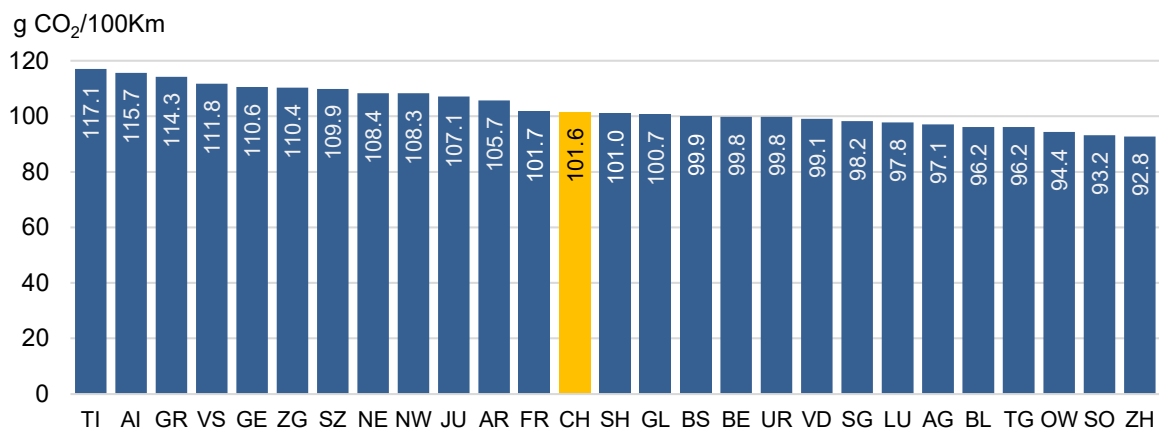


Abbildung 17: Reihenfolge des durchschnittlichen g CO₂/km-Werts der neuen Personenwagen nach Kanton, alle Treibstoffarten, Jahr 2025



4.7. Durchschnittliche Fahrzeugpreise nach Kanton

Die Abbildung 18 und Abbildung 19 zeigen die durchschnittlichen, modellierten Neuwagenpreise der im jeweiligen Kanton zugelassenen Fahrzeuge. Insgesamt sind Preisdaten zu 98.6 Prozent der im Jahr 2025 neu zugelassenen Fahrzeuge vorhanden. Im Kanton Zug und Schwyz wurden im Mittel die teuersten Fahrzeuge zugelassen (60'087 bzw. 57'011 Franken). Die Mehrheit der Kantone mit einem hohen Anteil an Allradfahrzeugen weisen einen höheren Durchschnittspreis als der Schweizer Durchschnitt (42'806 Franken bzw. 55'209 Franken für Allradfahrzeuge) auf, da diese in der Regel teurer sind als ein identisches Fahrzeug mit Front- oder Heckantrieb. Uri hat überraschend tiefe durchschnittliche Fahrzeugpreise (42'573 Franken) trotz überdurchschnittlichem Allradanteil von 49 Prozent. Dies lässt sich teilweise durch den vergleichsweise tiefen Preis der Allradfahrzeuge in diesem Kanton (51'332 Franken) erklären. Der Durchschnittspreis für Allradfahrzeuge ist im Kanton Zug mit 67'614 Franken am höchsten, rund 1'100 Franken höher als im zweitplatzierten Kanton Schwyz.

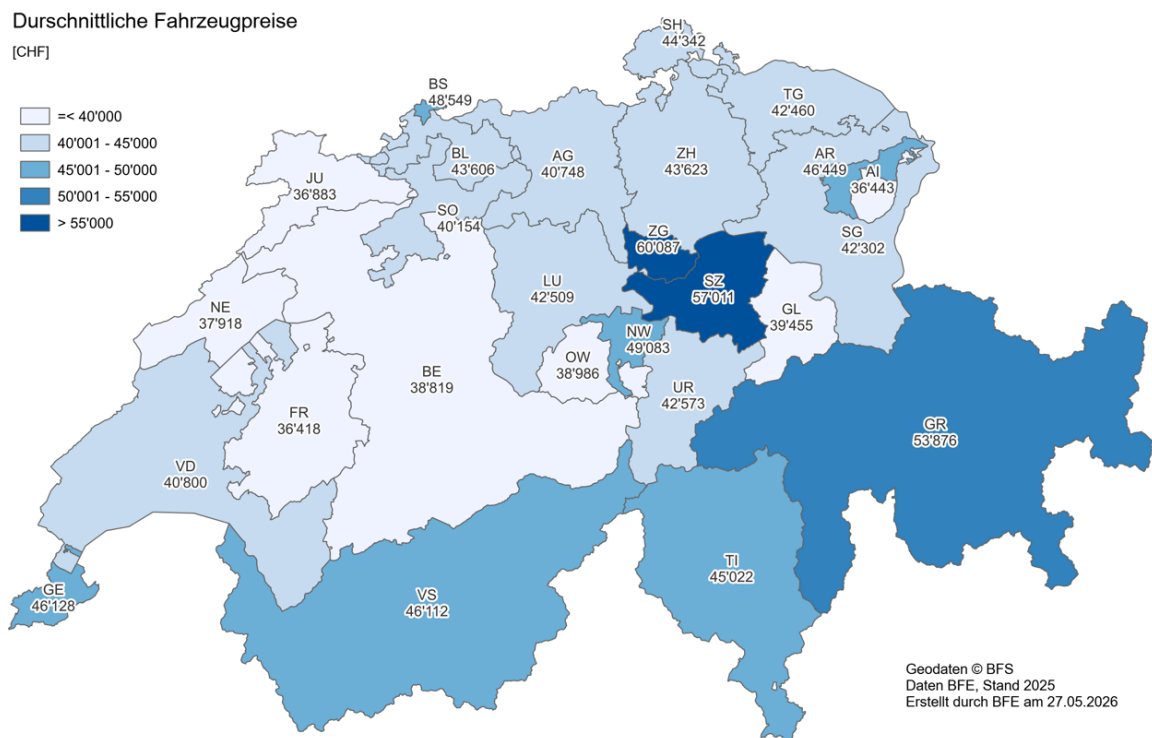


Abbildung 18: Durchschnittliche Fahrzeugpreise der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025

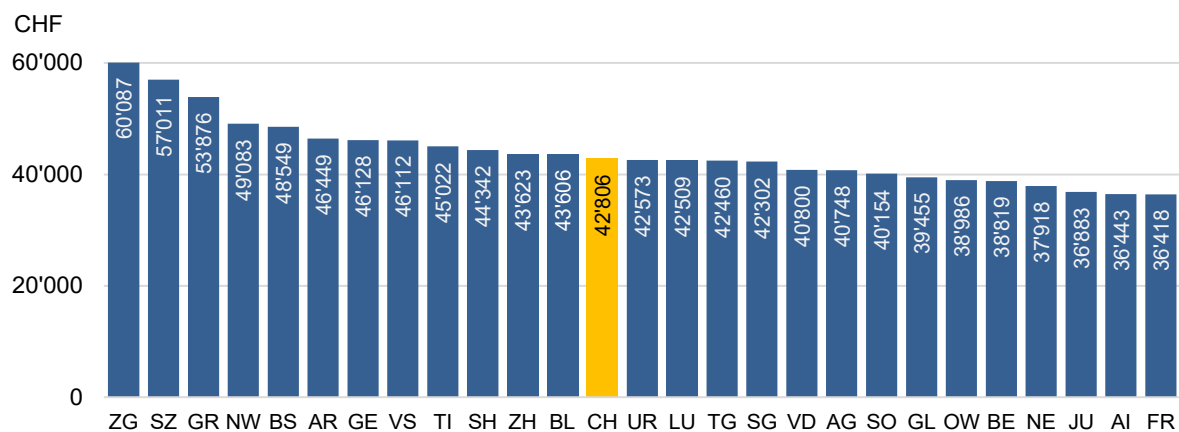


Abbildung 19: Reihenfolge der durchschnittlichen Fahrzeugpreise der neuen Personenwagen nach Kanton, Jahr 2025



Teil II: Neue Lieferwagen und leichte Sattelschlepper im Jahr 2025

5. Datengrundlage bei Lieferwagen und leichten Sattelschleppern

Seit 2020 bilden die Daten aus dem Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften die Grundlage für die Auswertungen. Die Vollzugsdaten 2025 enthalten Angaben zu rund 29'500 im Jahr 2025 erstmals in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen LNF, die in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen. Der Geltungsbereich ist definiert wie bei den Personenwagen (Kapitel 2). Seit 2021 kommen zudem Fahrzeuge mit einem emissionsfreien Antrieb und einem Gesamtgewicht von über 3,50 t bis zu 4,25 t hinzu, 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. Nicht emissionsfreie LNF mit einem Leergewicht von über 2'585 kg, die nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemäss Verordnung (EG) Nr. 595/2009² gemessen wurden und bei denen keine WLTP-Emissionswerte gemäss Verordnung (EG) Nr. 715/2007³ vorliegen, waren bis zum 30. April 2025 vom Geltungsbereich der Vorschriften ausgenommen.

Die Vollzugsdaten enthalten insbesondere vollständige Angaben zu den für die Sanktionsberechnung nach CO₂-Gesetz relevanten Daten. Die CO₂-Emissionen und das Leergewicht gemäss Artikel 24 und 25 der CO₂-Verordnung werden deshalb prioritär aus den Vollzugsdaten übernommen. Im Jahr 2025 stammen diese Felder in den LNF-Vollzugsdaten für rund 34 Prozent der Fahrzeuge aus einer TG, für rund 16 Prozent aus einem zusätzlich zur TG freiwillig eingereichten COC und für rund 47 Prozent aus standardmässig verwendeten eCOC-Daten. Die restlichen Fahrzeuge verwenden Daten aus weiteren Quellen gemäss CO₂-Verordnung.

Für die Auswertungen im Rahmen dieses Berichts sind weitere Grössen (wie z.B. Verbrauch, Antriebsart, etc.) notwendig. Je nach Standarddatenquelle wurden diese Werte, soweit nicht aus IVZ verfügbar, aus den TAS-Daten oder aus den eCOC übernommen. Bei Lücken wurde der Verbrauch, sofern verfügbar, aus dem CO₂-Wert gemäss COC ermittelt. Weiterbestehende Lücken, insbesondere beim Stromverbrauch, wurden punktuell mit recherchierten Daten aus weiteren Quellen gefüllt. Die genauen Aufbereitungs- und Bereinigungsverfahren können dem Anhang B entnommen werden.

Nach der Datenaufbereitung und Bereinigung liegen zu insgesamt 29'529 Datensätzen vollständige Daten vor, diese sind die Grundlage der nachfolgenden Auswertungen. Der Anteil von Lieferwagen (Fahrzeugart 30) entspricht 98.7 Prozent. Lediglich 0.1 Prozent der LNF sind leichte Sattelschlepper (Fahrzeugart 38), dazu kommen 1.2 Prozent Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und bis zu 4'250 kg Gesamtgewicht (Fahrzeugart 35, Lastwagen).

Fahrzeug- Art	Anzahl	Zulassungen %-Anteil
30 (Lieferwagen)	29'148	98.7%
35 (Lastwagen)	350	1.2%
38 (Leichte Sattelschlepper)	31	0.1%
Total	29'529	100.0%

Tabelle 6: Neue LNF aufgeteilt nach Fahrzeugart, Anzahl und Anteil

² Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI)

³ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge



6. Auswertung Lieferwagen und leichte Sattelschlepper im Jahr 2025

6.1. Mittlere Kennzahlen je Treibstoffart

Im Folgenden werden ausgewählte mittlere Kennzahlen für die Gesamtflotte vorgestellt. Differenzierte Kennzahlen für die drei Teilflotten der General-, Parallel- und Direktimporte sind im separaten Anhang A aufgeführt. Der mittlere Energieverbrauch wird in Liter Benzinäquivalent ausgedrückt. Dafür werden die Energieverbräuche für die einzelnen Treibstoffarten, umgerechnet mit dem jeweiligen Benzinäquivalent-Umrechnungsfaktor, herangezogen. Für LNF, die sowohl mit Benzin als auch Erdgas (CNG) oder Flüssiggas (LPG) betrieben werden können, wird der Verbrauch des alternativen Treibstoffs CNG/LPG verwendet. Dem Energieträger Strom ist ein direkter g CO₂/km-Wert von Null zugeordnet (Tank-to-Wheel-Ansatz; die Emissionen in der Vorkette zur Stromherstellung werden hier nicht betrachtet, das gleiche gilt auch für die Emissionen aus der Förderung, der Verarbeitung und dem Transport der weiteren erneuerbaren oder fossilen Treibstoffe).

Gesamtflotte

LNF-Gesamtflotte, 2025				Erst-Treibstoff		Zweit-Treibstoff		Benzinäquivalente		
Treibstoff-Art	Einheit /100 km					Einheit /100 km		Erst-Tr.	Zweit-Tr.	Total
Benzin (inkl. Hybrid)	Benzin	L	7.54				--	7.54	--	7.54
Diesel (inkl. Hybrid)	Diesel	L	8.49				--	9.68	--	9.68
Elektrisch	Strom	kWh	26.76				--	2.94	--	2.94
Plug-in-Hybride (Benzin)	Benzin	L	2.04	und	Strom	kWh	25.95	2.04	2.86	4.90
CNG (compressed natural gas)	CNG	kg	--				--	--	--	--
CNG/Benzin bifuel	Benzin	L	9.13	oder	CNG	kg	9.00	9.13	13.68	13.68
LPG/Benzin bifuel	Benzin	L	--				--	--	--	--
Wasserstoff H2	H2	kg	--				--	--	--	--
Total										8.20

LNF-Gesamtflotte, 2025		Zulassungen	Leergew.	Hubraum	g CO ₂ /km		Total
Treibstoff-Art	Anzahl	%-Anteil	kg	cm ³	Erst-Tr.	Zweit-Tr.	
Benzin	2'555	8.7%	1'629	1'481	174.9	--	174.9
Diesel	21'039	71.2%	2'193	2'015	222.5	--	222.5
Elektrisch	5'286	17.9%	2'298	--	0.0	--	0.0
Plug-in-Hybride (Benzin)	607	2.1%	2'222	2'106	47.3	0.0	47.3
CNG (compressed natural gas)	0	0.0%	--	--	--	--	--
CNG/Benzin bifuel	42	0.1%	1'386	1'498	188.7	159.7	159.7
LPG/Benzin bifuel	0	0.0%	--	--	--	--	--
Wasserstoff H2	0	0.0%	--	--	--	--	--
Total		29'529	100.0%	2'162	1'960		174.9

Tabelle 7: Mittlere Kennzahlen pro Treibstoffart, für alle LNF-Neufahrzeuge

Im Jahr 2025 sind 71.2 Prozent aller neu zugelassenen LNF Dieselfahrzeuge. Dies entspricht einer Abnahme des Dieselanteils von 7.7 Prozentpunkten gegenüber dem Jahr 2024. Der Anteil Benzinfahrzeuge hat sich seit dem letzten Jahr ebenfalls leicht reduziert und liegt bei 8.7 Prozent. Im Jahr 2025 sind 17.9 Prozent aller Neuzulassungen batterieelektrische Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anstieg um 7.9 Prozentpunkte gegenüber 2024 (Anteil E-LNF 10.0%). Plug-in-Hybride legten weiter zu: 2025 wurden 607 Fahrzeuge zugelassen (Anteil 2025: 2.1%). Im Vergleich zum Jahr 2024 (192.4 g/km) liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss mit 174.9 g/km um 17.5 g CO₂/km und damit 9.1 Prozent tiefer. Nach dem Rückgang der Zulassungen von Elektrofahrzeugen im Jahr 2024 nahmen die Zulassungszahlen 2025 wieder deutlich zu. Entsprechend fällt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss tiefer aus. Der durchschnittliche Verbrauch in Liter Benzinäquivalent sank 2025 auf 8.2 L BÄ/100 km (2024: 8.7 L BÄ/100 km).



6.2. Verteilung nach Leergewichtskategorien

Die Verteilung wird für die Gesamtflotte berechnet; die mittleren Kennzahlen stimmen mit jenen aus Tabelle 7 überein. Die Gewichtskategorien N-I bis N-III basieren dabei auf der Einteilung nach der sogenannten Referenzmasse gemäss EU-Recht, welche definiert ist als das Leergewicht zuzüglich eines Zuschlages von 25 kg. Elektrische leichte Nutzfahrzeuge, die zur Klasse N2 gehören und deren Gesamtgewicht aufgrund eines elektrischen Antriebssystems mehr als 3,5 Tonnen, jedoch nicht mehr als 4,25 Tonnen beträgt, werden in dieser Darstellung der Klasse N1-III zugeteilt. Fast 80 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge fallen dabei in die schwerste Kategorie N1-III und sind durchschnittlich 2'308 kg schwer. Insgesamt liegt das Leergewicht der Fahrzeuge mit 2'162 kg höher als im Vorjahr (2024: 2107 kg). Der Anstieg ist hauptsächlich auf den höheren Anteil schwererer Elektrofahrzeuge zurückzuführen.

Leergewicht-Kategorie (kg)	Zulassungen %-Anteil	Leergew. kg	Hubraum cm ³	Verbrauch L BÄ/100km	gCO ₂ /km-Wert
N1-I	0.4%	1'079	1'545	2.64	11.0
N1-II	19.7%	1'593	1'549	6.37	142.3
N1-III	79.9%	2'308	2'078	8.67	183.7
Total	100.0%	2'162	1'960	8.20	174.9

Tabelle 8: Mittlere Kennzahlen pro Leergewichtskategorie, Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten)

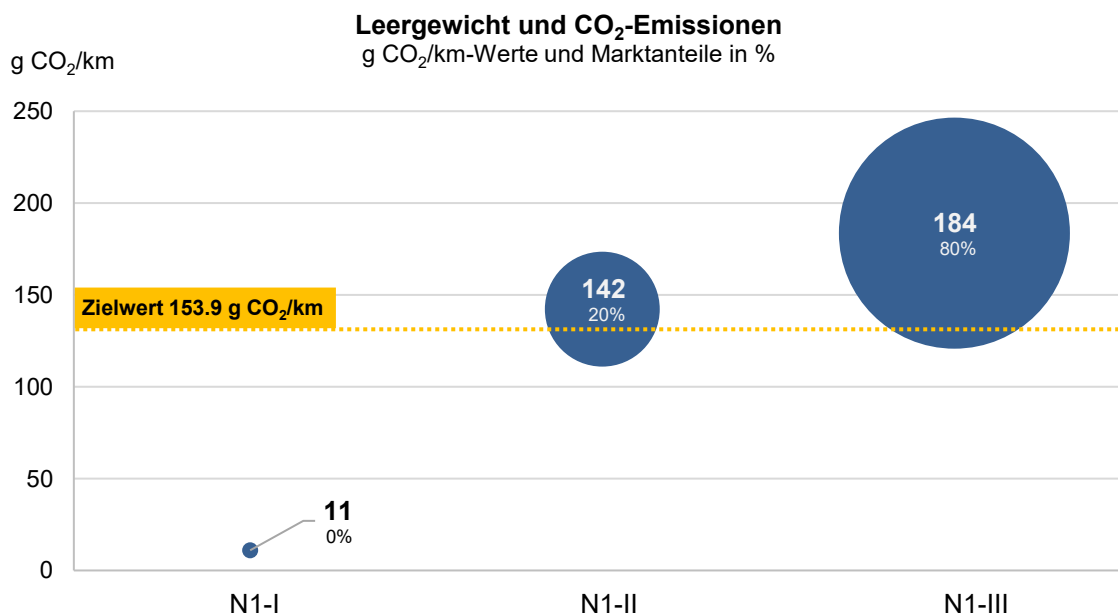


Abbildung 20: g CO₂/km-Werte (vertikale Achse) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach Leergewicht-Kategorien, Jahr 2025



6.3. Verteilung nach g CO₂/km – Kategorien

Im Jahr 2025 erreichen 31.2 Prozent aller Neuwagen den WLTP-Zielwert von 153.9 g CO₂/km. Der Anteil sehr hoher Werte (> 300 g CO₂/km) liegt bei 7.8 Prozent und ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen (5.3 % im 2024).

g CO ₂ /km-Kategorie	Zulassungen %-Anteil	Leergew. kg	Hubraum cm ³	Verbrauch L BÄ/100km	g CO ₂ /km-Wert
0	17.9%	2'298	--	2.94	0.0
> 0 - 50	1.3%	1'999	2'003	3.62	25.6
51 - 154	12.0%	1'612	1'583	6.44	143.9
155 - 200	22.8%	1'896	1'808	7.91	181.1
201 - 220	12.6%	2'175	2'007	9.00	206.9
221 - 240	10.4%	2'283	2'019	9.90	227.6
241 - 260	5.1%	2'386	2'122	10.89	250.3
261 - 300	10.1%	2'512	2'319	12.01	276.0
ab 301	7.8%	2'725	2'255	14.33	329.6
Total	100.0%	2'162	1'960	8.20	174.9

Tabelle 9: Mittlere Kennzahlen nach g CO₂/km-Kategorien, Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten)

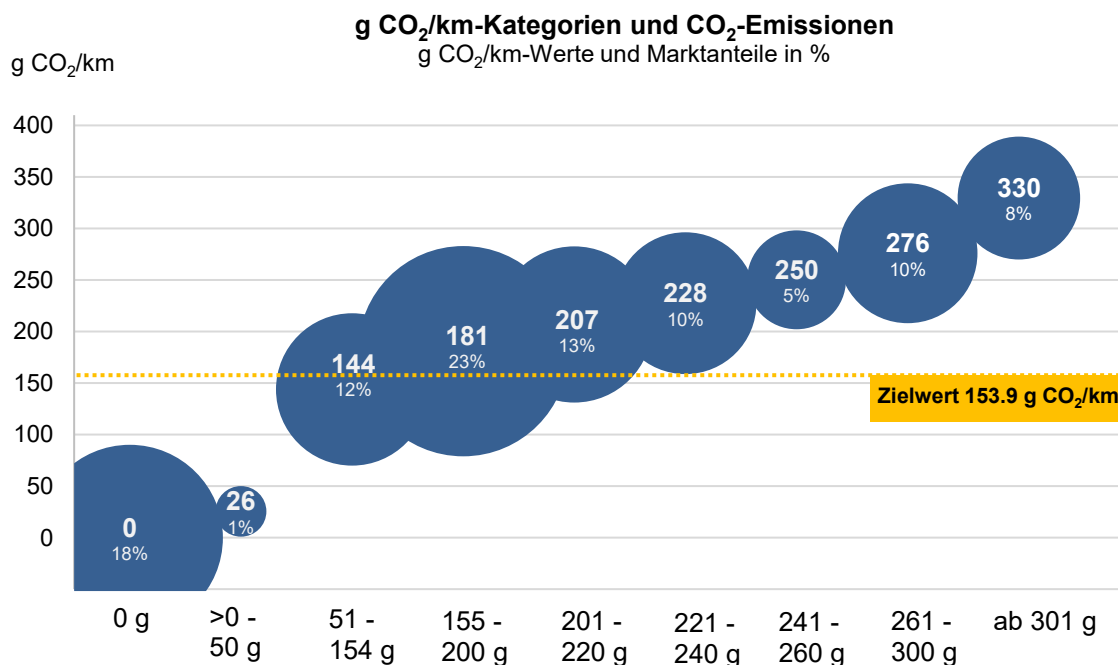


Abbildung 21: g CO₂/km-Werte (vertikale Achse) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach g CO₂/km-Kategorien, Jahr 2025



6.4. Vergleich zwischen Marken

In Abbildung 22 ist die Verteilung der Gesamtflotte nach Marke ersichtlich. Ausgeblendet sind die Erstinverkehrsetzungen von Marken mit einem Marktanteil unter 0.5 Prozent, welche zusammen rund 1.5 Prozent des Marktes ausmachen. Eine vollständige Datentabelle ist in Anhang A ersichtlich. Den höchsten Marktanteil weist mit 21.1 Prozent VW auf. Mit 178.7 g CO₂/km liegen die VW-Fahrzeuge 4 Gramm über dem Durchschnitt der Gesamtflotte. Den zweithöchsten Marktanteil hat Ford mit 17.2 Prozent, gefolgt von Renault mit 14.7 Prozent. Während Ford mit 180.4 g CO₂/km ebenfalls über dem Durchschnitt der Gesamtflotte liegt, ist Renault mit 136.0 g CO₂/km weit unterhalb des Gesamtflottendurchschnitts sowie deutlich unterhalb des gesetzlichen Zielwerts von 153.9 g CO₂/km. Ansonsten weisen Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Isuzu, Nissan und Fiat höhere CO₂-Werte auf. Dies trifft ebenfalls auf MAN und Iveco zu, wobei die hohen CO₂-Werte dieser Hersteller auf den Fokus auf grössere und schwerere Lieferwagensegmente zurückzuführen sind. Renault, Maxus, JAC sowie BYD weisen Steckeranteile von über 30 Prozent aus, entsprechend sind ihre Emissionswerte vergleichsweise tiefer als bei anderen Importeuren. Doch auch Peugeot und Citroen erreichten mit einem Steckeranteil von 23 respektive 18 Prozent einen Flottenemissionsdurchschnitt, welcher unter dem gesetzlichen Zielwert von 153.9 g CO₂/km liegt.

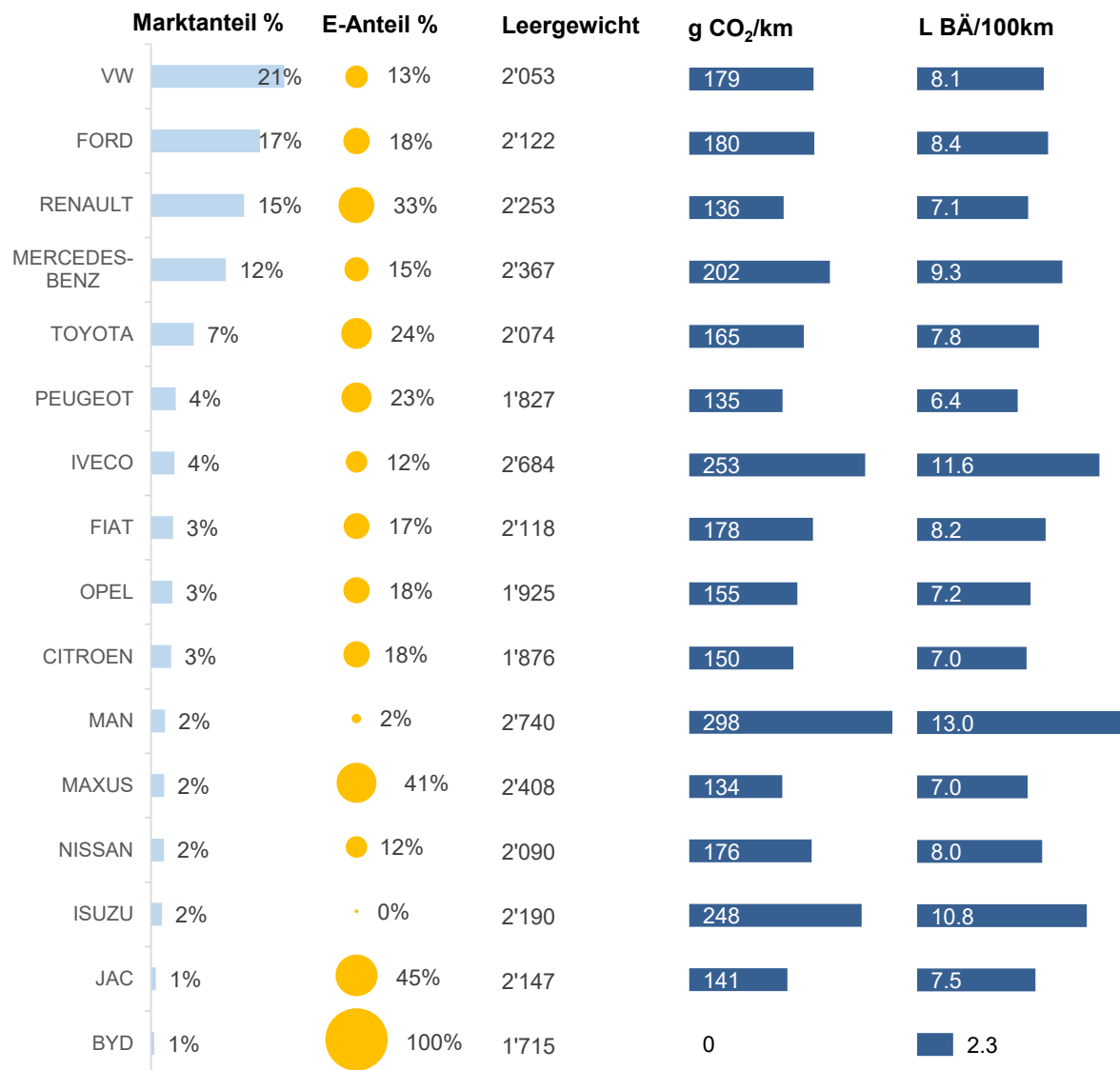


Abbildung 22: Kennzahlen pro Marke (nur Marken mit mindestens 0.5% Marktanteil werden aufgeführt), Jahr 2025 (gemittelt über alle Treibstoffarten). E-Anteil Prozent: reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride zusammen.



Referenzen

7.1 Literatur

- BFE 2020:** Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen 2012 – 2018. Bericht des UVEK zuhanden der Kommissionen für Umwelt, Raumplanung und Energie UREK des National- und Ständerats, Bern, 18. Februar 2020. Online: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.html>
- BFE 2023a:** Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 2012-2021, Bericht zuhanden UREK, Bern, 2. Juni 2023, Online: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.html>
- BFE 2023b:** Auswirkungen der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper 2012 – 2021, Grundlagenbericht BFE, Bern, 2. Juni 2023, Online: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/co2-emissionsvorschriften-fuer-neue-personen-und-lieferwagen.html>
- BFE 2025:** Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2024, 29. Berichterstattung im Rahmen der Energieeffizienzverordnung, Bericht erarbeitet durch das BFE, Bern, 26. Juni 2025, Online: <https://www.news.admin.ch/de/newsb/p5nP6uoDBm-DrlQW0WdX7h>
- BFS 2025:** Ständige und nichtständige Wohnbevölkerung nach Staatsangehörigkeitskategorie, Geschlecht und Kanton, 3. Quartal 2025, Stand: 04.12.2025, Online: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.assetdetail.36249013.html>
- BFS 2026:** LIK (Dezember 2025=100), Detailresultate seit 1982, Warenkorbstruktur 2025, inkl. Sondergliederungen. [LIK25B25], Stand: 05.05.2026, Online: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/landesindex-konsumentenpreise/detailresultate.assetdetail.36599109.html>

7.2 Gesetzliche Grundlagen

- VTS:** Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (Stand am 1. Mai 2025), SR 741.41. Online: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1995/4425_4425_4425/de
- VEE-PLS:** 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, vom 5. Juli 2024 (Stand am 1. Januar 2025), Online: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2024/350/de>
- EnEV:** Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (Stand am 1. Januar 2025), SR 730.02. Online: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2017/765/de>
- CO₂-G.:** Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (Stand am 1. Januar 2025), SR 641.71. Online: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2012/855/de>
- CO₂-V.:** Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 30. November 2012 (Stand am 1. Mai 2025), SR 641.711. Online: <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2012/856/de>



Anhang

Detaillierte Kennzahlen PW und LNF

Die mittleren Kennzahlen sowie weitere Datentabellen zum Treibstoffverbrauch der Neuwagenflotte 2025 sind im separaten Anhang A (Excel-Datei) unter dem folgenden Link verfügbar: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/statistik-und-geodaten/kennzahlen-fahrzeuge.html>

Grundlagen zu den Daten PW und LNF

Informationen zu Definitionen, Datenquellen, der Identifizierung der Importeure sowie zur Datenaufbereitung sind im separaten Anhang B unter dem folgenden Link verfügbar: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/versorgung/statistik-und-geodaten/kennzahlen-fahrzeuge.html>