



März 2024

Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen – Richtlinie für Grossimporteure

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Zweck	2
2. Geltungsbereich und Ausnahmen der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge	2
3. Anerkannte und massgebende Prüfverfahren	4
3.1 CO ₂ -Emissionen	4
3.2 Leergewicht.....	4
4. Massgebende Datenquellen	4
4.1 Rangfolge der Datenquellen	5
4.2 Ausnahmen von der Rangfolge	8
4.3 CO ₂ -Vollzugsprozess für Grossimporteure je nach Datenquelle.....	8
5. Massgebende Fahrzeugdaten und Berechnungsergebnisse	9
5.1 Selektion und Aufbereitung der Vollzugsdaten.....	9
5.2 Fahrzeugliste	10
5.3 Mitwirkung bei der Bereinigung der Fahrzeugliste durch den Importeur.....	11
5.4 Berechnungsergebnisse	11
6. Berechnungsmethode und Importeurstatus im Folgejahr	12
6.1 Berechnungsmethode Referenzjahr	12
6.2 Importeurstatus im Folgejahr	12
7. Einreichung von CoC-Daten	12
7.1 Angaben bei Einreichung von CoC-Daten.....	12
7.2 Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF	13
7.3 Ökoinnovationen	13
7.4 Vorgehen zur Einreichung von CoC-Daten	13
7.5 Muster für die Einreichung von CoC-Daten	13
7.6 Kontrolle der eingereichten CoC-Daten.....	14
8. Übernahme von Fahrzeugen	14
9. Rechtsumgehungen	14
9.1 Zulassung von Fahrzeugen in nutzungsfremden Fahrzeugarten.....	15
9.2 Kurzzulassungen von Elektrofahrzeugen	15
9.3 Vorgehen mit rechtsmissbräuchlich zugelassenen Fahrzeugen	15
10. Kontakte und Ansprechpersonen	15

Bundesamt für Energie BFE
Postadresse: CH-3003 Bern
Standort: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 56 11, Fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
<http://www.bfe.admin.ch/>





Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

1. Ziel und Zweck

In dieser Richtlinie werden die zentralen Prozesse im Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften gemäss Art. 10 ff. des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) und Art. 17 ff. der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012 (SR 641.711) für Grossimporteure von Personenwagen (PW) und Lieferwagen und leichten Sattelschlepper (LNF) abgebildet. Weiter präzisiert sie die Quellen der Daten für die Berechnung der Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte gemäss Art. 24 der CO₂-Verordnung und informiert über weitere relevante Themen des CO₂-Vollzugs.

Diese Richtlinie bietet eine Hilfestellung bei der Auslegung einer Rechtsnorm. Sie geht über eine unverbindliche Empfehlung hinaus, beansprucht aber nicht denselben Grad an Verbindlichkeit wie die CO₂-Verordnung. Die vorliegende Richtlinie widerspiegelt die Sicht des BFE. Begründete Abweichungen von der Richtlinie sind nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sie sind aber an den Nachweis gebunden, dass den rechtlichen Bestimmungen, auf welche sich die Richtlinie bezieht, in gleicher Weise nachgekommen wird. Die Richtlinie wird bei Bedarf oder bei Veränderung der Gesetzgebung entsprechend angepasst.

Der CO₂-Vollzug für PW sowie jener für LNF wird getrennt voneinander vollzogen. Ein beim LNF-Vollzug registrierter Grossimporteur, ist somit nicht automatisch auch Grossimporteure im Vollzug der PW, und umgekehrt.

2. Geltungsbereich und Ausnahmen der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge

Dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge unterstellt sind Personenwagen der Fahrzeugart 1¹ sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper der Fahrzeugart 30¹ und 38¹, die erstmals in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden (sog. Neufahrzeuge). War ein Fahrzeug vor der Erstzulassung in der Schweiz bereits im Ausland zugelassen, so fällt es dann unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften, wenn zwischen der Zollanmeldung in der Schweiz und der Zulassung im Ausland höchstens zwölf Monate liegen. Während Fahrzeuge, deren Verzollung weniger als 6 Monate nach der ersten Zulassung im Ausland dem Geltungsbereich in jedem Fall unterstellt sind, wird bei Fahrzeugen, die zwischen sechs und zwölf Monaten nach ihrer Erstinverkehrsetzung im Ausland in der Schweiz verzollt werden, nach Fahrleistung zum Verzollungszeitpunkt differenziert. Diese Fahrzeuge fallen dann unter den Geltungsbereich, wenn ihre Fahrleistung zum Zeitpunkt der Verzollung (oder, falls die Fahrleistung zum Zeitpunkt der Zollanmeldung nicht erfasst ist, zum Zeitpunkt der Erstinverkehrsetzung in der Schweiz) bei weniger als 5000km liegt. Beträgt der km-Stand eines Fahrzeugs zum Verzollungszeitpunkt (oder zum Zeitpunkt der Erstinverkehrsetzung in der Schweiz) hingegen mehr als 5'000 km oder liegen mehr als zwölf Monate zwischen der Erstinverkehrsetzung im Ausland und der Verzollung in der Schweiz, so gilt das Fahrzeug als Occasionsfahrzeug und es fällt nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Art. 17d Abs. 3 & 4 CO₂-Verordnung)². Das Inverkehrsetzen im Fürstentum Liechtenstein gilt als Inverkehrsetzen in der Schweiz (Art. 17d Abs. 2 CO₂-Verordnung).

¹ Art. 11 Abs. 2 VTS (SR 741.41) & Anhang 2 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 1320 B (WPB 13.20), Verzeichnis der Fahrzeugarten

² Betreffend diese neue Regelung für Gebrauchtwagen gilt folgende Übergangsbestimmung: Für Fahrzeuge, die vor dem 31. Dezember 2023 verzollt wurden, gilt Artikel 17d Absatz 3 CO₂-Verordnung bis zum 31. Dezember 2024 in der bisherigen Fassung: Das heisst, dass diese Fahrzeuge im Jahr 2024 dann nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen, wenn sie vor mehr als sechs Monaten vor der Zollanmeldung zum Verkehr im Ausland zugelassen worden sind (Art. 146x CO₂-Verordnung). Diese Übergangsregelung läuft per 31.12.2024 aus.



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Die Verordnung sieht darüber hinaus einige Ausnahmen vom Geltungsbereich vor. Die CO₂-Emissionsvorschriften gelten namentlich nicht für folgende Fahrzeuge:

1. PW sowie LNF mit besonderer Zweckbestimmung (Art. 17a Abs. 2, Art. 17b Abs. 2, Art. 17c Abs. 2 CO₂-Verordnung):

Ausnahmeregelung	PW	LNF
Fahrzeuge von Personen mit Vorrechten auf Immunität (Diplomatenfahrzeuge)	X	X
Veteranenfahrzeuge	X	X
Fahrzeuge mit bewilligten Plätzen für den Transport von Personen im Rollstuhl	X	X
Ambulanzfahrzeuge	X	X
Fahrzeuge für den Transport von Leichen (Leichenwagen)	X	X
Beschussgeschützte Fahrzeuge resp. gepanzerte Fahrzeuge	X	X
Wohnmotorwagen	X	X
Fahrzeuge die zollbefreit in die Schweiz importiert werden	X	X

2. Lieferwagen mit einem Leergewicht von über 2'585 kg, deren CO₂-Emissionen nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen erhoben wurden sofern sie nicht mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden (Art. 17b Abs. 2 CO₂-Verordnung).
3. Leichte Sattelschlepper mit einem Leergewicht von über 2'585 kg, deren CO₂-Emissionen nach dem Messverfahren für schwere Motorwagen gemessen wurden (Art. 17c Abs. 2, CO₂-Verordnung).

Dem Geltungsbereich unterstellt hingegen sind emissionsfreie Lieferwagen von über 3,50 t bis 4,25 t Gesamtgewicht, 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. Das Mehrgewicht wird bei der Fahrzeugzulassung ermittelt. Der Nachweis des Mehrgewichts wird dabei gemäss den EU-Vorschriften auf dem Herstellerschild oder auf dem CoC erfasst. Fehlt der Nachweis, ist das Fahrzeug durch eine autorisierte Prüfstelle gemäss Anhang 2 TGV zu prüfen³.

Ebenfalls dem Geltungsbereich unterstellt sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h. Diese waren gemäss Vollzugspraxis bis Ende 2022 von den CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen ausgenommen. Diese Praxis wurde per 1. Januar 2023 angepasst. Somit fallen sämtliche Fahrzeuge der Fahrzeugart 1 (PW), 30 (Lieferwagen) und 38 (leichte Sattelschlepper), mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h, die ab dem 1. Januar 2023 in der Schweiz erstmals zum Verkehr zugelassen werden, unter den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen. Ausschlaggebend für die Bemessung der CO₂-Werte ist der Zustand bei der ersten Zulassung in der Schweiz.

³ Siehe FAQ des ASTRA: [FAQ - Gewichtsbestimmungen und Längenvorgaben für klimafreundliche Nutzfahrzeuge.docx](#) und die Richtlinie 6 der asa: [Richtlinien – asa](#)



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/17

3. Anerkannte und massgebende Prüfverfahren

3.1 CO₂-Emissionen

Seit dem 1. Januar 2021 wird im Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften für Fahrzeuge ausschliesslich auf Verbrauchs- und CO₂-Werte abgestellt, die mit dem WLTP⁴-Messverfahren ermittelt wurden (Art. 17f Abs. 1 CO₂-Verordnung). Diese WLTP-Werte liegen näher am realen Treibstoffverbrauch als die auf der Messmethode NEFZ⁵ basierenden Werte, die bis Ende 2020 massgebend waren. Um eine kalte Verschärfung der CO₂-Zielwerte zu verhindern, wurden die Zielwerte bei den PW von 95 Gramm CO₂/km (gemäss NEFZ) auf 118 Gramm CO₂/km (gemäss WLTP) und bei den LNF von 147 Gramm CO₂/km (gemäss NEFZ) auf 186 Gramm CO₂/km (gemäss WLTP) angepasst (Art. 17f Abs. 2 CO₂-Verordnung). Anerkanntes Prüfverfahren ist die Emissionsprüfung Typ 1 nach Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151, massgebend für die Sanktionsberechnung ist der kombinierte CO₂-Emissionswert. Eine Ausnahme bilden Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge bei welchen die gewichtet-kombinierten CO₂-Emissionswerte massgebend sind. Seit dem 1. Januar 2021 können im Rahmen des Vollzugs keine NEFZ-Messwerte mehr geltend gemacht werden (Art. 25 Abs. 1 CO₂-Verordnung).

3.2 Leergewicht

Das Leergewicht richtet sich grundsätzlich nach der Definition gemäss Art. 7 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41). Es ist definiert als das Gewicht des einsatzbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel und Treibstoff (mind. 90 Prozent der von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge), einschliesslich der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung und Werkzeug, des eventuell vorhandenen Sonderzubehörs und 75 kg für die Führerin oder den Führer. In der Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity, CoC) ist das Gewicht der Position 13.2 zu entnehmen, sofern vorhanden, sonst der Position 13.

Für Fahrzeuge, die über keinen Leergewichtsnachweis aus einer EU-Gesamtgenehmigung verfügen, und für LNF mit einer mehrstufigen Typengenehmigung wird das Leergewicht gemäss Vorgaben der VTS gewogen, bzw. bei mehrstufigen LNF freiwillig nach dem EU-Interpolationsverfahren, s. «Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF».

Ab 2025 wird in der EU die WLTP-Prüfmasse verwendet, für die Schweiz wird eine entsprechende Änderung geprüft.

4. Massgebende Datenquellen

Die CO₂-Verordnung definierte bis Ende 2021 eine präzise Rangfolge von Datenquellen, denen die CO₂-Emissionen und das Leergewicht der Fahrzeuge zu entnehmen war. Seit Anfang 2022 wird in der CO₂-Verordnung allgemeiner geregelt, dass nur offizielle Datenquellen anerkannt werden, die der europäischen Übereinstimmungsbescheinigung gleichwertig sind (Art. 24 CO₂-Verordnung). Die Rangfolge der konkreten Datenquellen wird neu in der vorliegenden Richtlinie definiert (vgl. Ziff. 4.1). Dies erlaubt, die Vollzugsprozesse insbesondere hinsichtlich der laufenden, schrittweisen Ablösung der Typengenehmigungen und Datenblätter durch elektronische CoC-Daten (eCoC) im Rahmen der Fahrzeugzulassung flexibler anzupassen. Für Fahrzeuge, die mittels eCoC zum Verkehr zugelassen werden, werden im Rahmen der Zulassung, in IVZ keine TG-Nummer mehr erfasst.

⁴ Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure.

⁵ Neuer Europäischer Fahrzyklus



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

4.1 Rangfolge der Datenquellen

Die für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe und der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte verwendeten Daten müssen einem Dokument entstammen, das vom Fahrzeughersteller, von einer staatlichen Behörde oder einer staatlich anerkannten in- oder ausländischen Prüfstelle⁶ stammt und dem Certificate of Conformity (CoC) gleichwertig⁷ ist (Art. 24 CO₂-Verordnung). Für ein Fahrzeug müssen die Daten grundsätzlich derselben Quelle entstammen, eine Kombination von Daten aus verschiedenen Quellen ist grundsätzlich nicht zulässig.

Die Rangfolge der für die Sanktionsberechnung massgebenden Datenquellen gestaltet sich wie folgt:

1. Wo vorhanden, sind die Daten aus dem Certificate of Conformity massgebend, unabhängig davon, ob diese im Rahmen der Zulassung mittels eCoC erhoben, vom Importeur gemeldet (siehe Ziffer 2) oder im Rahmen eines Bescheinigungsgeschäfts (siehe Ziffer 3) erhoben werden. Wird ein Fahrzeug mittels eDatenblatt zugelassen, werden die für die Abrechnung massgebenden Fahrzeugdaten aus dem eCoC direkt über die Fachapplikation IVI (Initial Vehicle Information) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) bezogen. In diesem Fall werden immer CoC-Daten angewendet. Bei Zulassung mittels eDatenblatt werden weiter auch allfällige CO₂-vermindernde Faktoren von Fahrzeugen automatisch berücksichtigt (z. B. Ökoinnovationen gemäss Art. 26 der CO₂-Verordnung).
2. Wird ein Fahrzeug mittels TG oder Datenblatt zugelassen, sind die Angaben aus der TG oder dem Datenblatt massgebend (CO₂-Emissionen gemäss Art. 97 Abs. 4 und 5, Leergewicht gemäss Art. 7 VTS). Dies gilt auch während der Übergangsphase zur Zulassung mittels eCoC. Allerdings kann der Importeur für diese Fahrzeuge, wie bisher, CoC-Daten geltend machen. Er hat diese bis spätestens zum 31. Januar nach Ablauf des Referenzjahres dem BFE einzureichen (Art. 23 Abs. 1^{bis} CO₂-Verordnung).
3. Für Fahrzeuge mit einer europäischen Gesamtgenehmigung, die weder über ein Schweizer Datenblatt/TG noch über ein eCoC verfügen, muss beim ASTRA die Importmeldung inklusive ein Scan des originalen CoC eingereicht werden. Kleinimporteure benötigen zusätzlich eine Bescheinigung durch das BFE, um das Fahrzeug zulassen zu können. In beiden Fällen sind die Angaben aus dem CoC massgebend für die Abrechnung. Auch in vorliegendem Fall werden allfällige CO₂-vermindernde Faktoren von Fahrzeugen automatisch berücksichtigt (z. B. Ökoinnovationen gemäss Art. 26 der CO₂-Verordnung).
4. Fahrzeuge ohne europäische Gesamtgenehmigung müssen vor der Zulassung ebenfalls via elektronische Importmeldung sowie den entsprechenden physischen Nachweisen dem ASTRA gemeldet werden. Dabei sind der Importmeldung die entsprechenden physischen Nachweise miteinzureichen (Konformitätsbeglaubigung, Konformitätsbewertung usw.). Im Rahmen der CO₂-Emissionvorschriften für Fahrzeuge sind die im ASTRA erfassten Angaben massgebend. Sobald das ASTRA die relevanten Fahrzeugdaten erfasst hat, können Grossimporteure die entsprechenden Fahrzeuge zulassen. Kleinimporteure benötigen nach der Datenerfassung zusätzlich eine Bescheinigung durch das BFE, um das Fahrzeug zulassen zu können.
5. Fehlen für Fahrzeug amtliche anerkannte Nachweise (der CO₂-Emissionen und/oder des Leergewichts), werden die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs anhand der Berechnungsformeln in Anhang 4 der CO₂-Verordnung festgelegt (Art. 25 Abs. 2 CO₂-Verordnung). Das Leergewicht ist durch den Importeur mittels Waagschein einer geeichten Waage zu ermitteln. Der Waagschein ist dem ASTRA im Rahmen des Antrags für eine Schweizer Typengenehmigung oder einen Einzelfahrzeugdatensatz miteinzureichen.

⁶ Staatlich anerkannten Prüfstelle gemäss Anhang 2 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (SR 741.511)

⁷ Konformitätsbeglaubigung oder Konformitätsbewertung (Art. 2 Bst. m & n, TGV 741.511)



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

6. Fehlen bei Fahrzeugen die für die Berechnung der CO₂-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO₂-Verordnung relevanten Daten, werden bei PW 350 Gramm CO₂/km und bei LNF 400 Gramm CO₂/km angenommen (Art. 25 Abs. 3 CO₂-Verordnung).

Der Prozess auf der Folgeseite illustriert die unterschiedlichen Datenquellen und deren Anwendung im Rahmen der CO₂-Abrechnung.

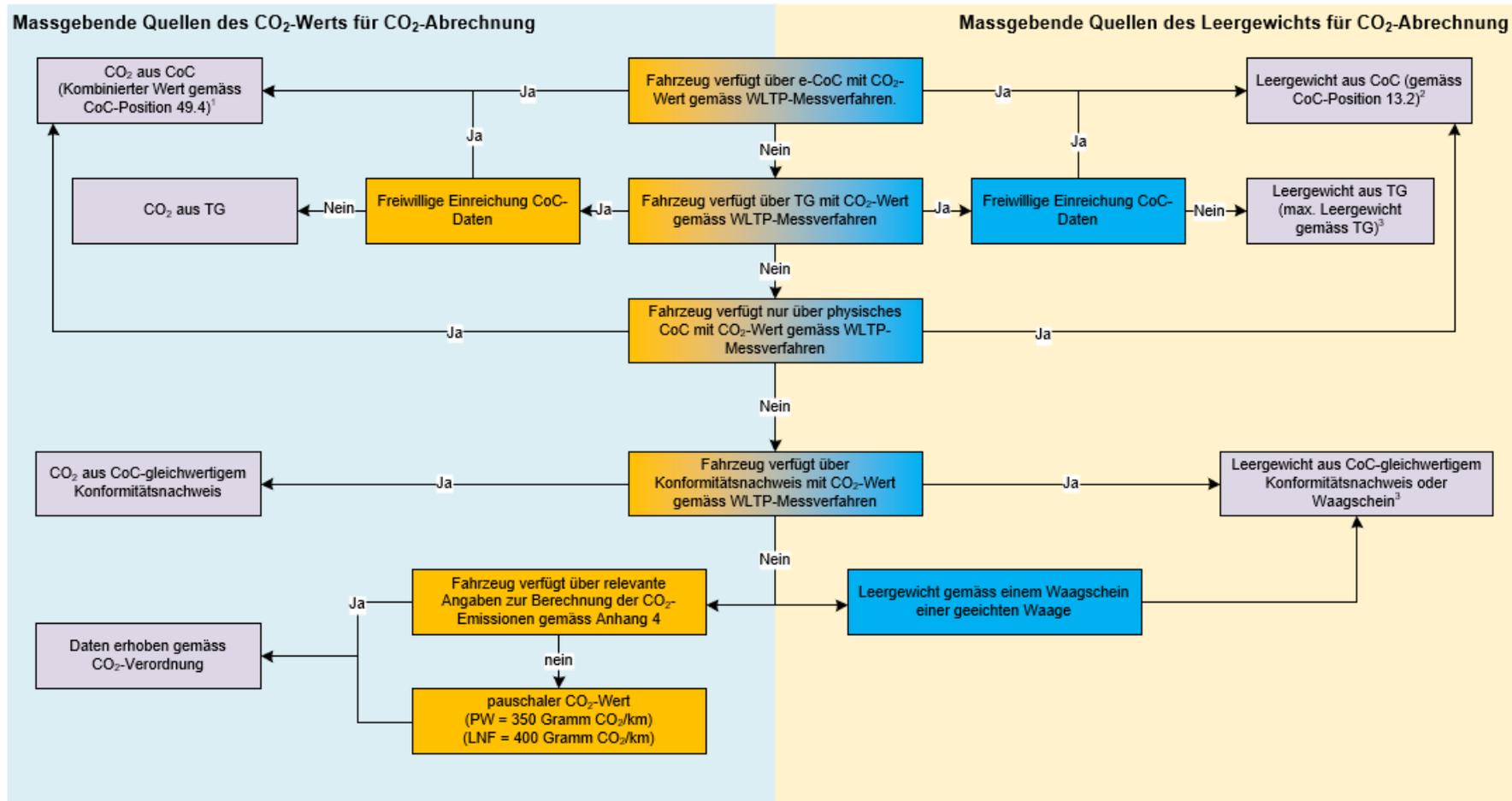


Abbildung 1

¹ Bei Plug-in-Hybrid Fahrzeugen ist der gewichtet kombinierte Wert gemäss CoC-Position 49.4 massgebend.

² Ist im CoC kein Leergewicht gemäss Position 13.2 vorhanden, ist das Leergewicht gemäss Position 13 massgebend. Bei mehrstufen-LNF ist das sanktionsrelevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeugs gemäss Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der VO (EU) 2019/631, berechnet auf Basis der Masse gemäss CoC-Position 14.2 oder 14 massgebend

³ Bei mehrstufen-LNF ist das im Rahmen der Fahrzeugprüfung auf den kantonalen Zulassungsbehörden gewogene Gewicht des vollständigen Fahrzeugs massgebend





4.2 Ausnahmen von der Rangfolge

Aufgrund spezieller Ausprägungen von Fahrzeugen können im CO₂-Vollzug auch weitere Datenquellen zur Anwendung kommen:

1. Leichte Nutzfahrzeuge können in unterschiedlichen Fertigungsstufen in die Schweiz gelangen. Beim Import in die Schweiz können die Fahrzeuge bereits vervollständigt sein oder aber als Basisfahrzeug importiert und von einem «Aufbauer» auf Kundenwunsch mit der letzten Stufe versehen werden. In letzterem Fall spricht man von mehrstufigen Fahrzeugen (engl. Multi Stage Vehicles, MSV). Auch bei MSV ist der Importeur des (Basis-)Fahrzeuges für die CO₂-Abrechnung verantwortlich. Massgebend für die Einhaltung der Zielvorgabe ist dabei das Fahrzeug im vervollständigten Zustand bei der Erstzulassung. In Bezug auf das Leergewicht bedeutet dies, dass das bei der Zulassung durch die Prüfstelle gewogene Leergewicht massgebend wird. Das Leergewicht wird somit aus dem Informationssystem Verkehrszulassungen bezogen⁸.
2. Massgebend für die CO₂-Emissionsvorschriften ist grundsätzlich der Zustand des Fahrzeugs bei der ersten Zulassung in der Schweiz. Werden Fahrzeuge vor der Zulassung dahingehend mutiert (z. B. durch Tunings oder Umbauten), dass sie nicht mehr den technischen Angaben des CoC entsprechen und somit nicht mehr über das CoC zugelassen werden können, sind auch im CO₂-Vollzug jene Datenquellen massgebend, die für die Zulassung zusätzlich benötigt werden.
3. Verfügt ein Fahrzeug nur über NEFZ-Messwerte und nicht über die Nachweise gemäss dem WLTP-Verfahren, werden die massgebenden CO₂-Emissionen nach Anhang 4 der CO₂-Verordnung berechnet. Eine Umrechnung von NEFZ- in WLTP-Emissionswerte sieht die Verordnung nicht vor und ist somit ausgeschlossen (Art. 25 CO₂-Verordnung).

4.3 CO₂-Vollzugsprozess für Grossimporteure je nach Datenquelle

Je nach Voraussetzung/Datenquelle sind Grossimporteure im Rahmen des CO₂-Vollzugs angehalten, unterschiedliche Prozesse zu befolgen, bevor ein Fahrzeug beim kantonalen Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen werden kann. Abbildung 2 illustriert die Grobprozesse nach Zulassungsmethode:

⁸ Ist kein gewogenes Gewicht vorhanden, kann das sanktionsrelevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeuges gemäss Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der VO (EU) 2019/631 auf Basis der Masse gemäss CoC-Position 14.2 oder 14 berechnet werden





Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

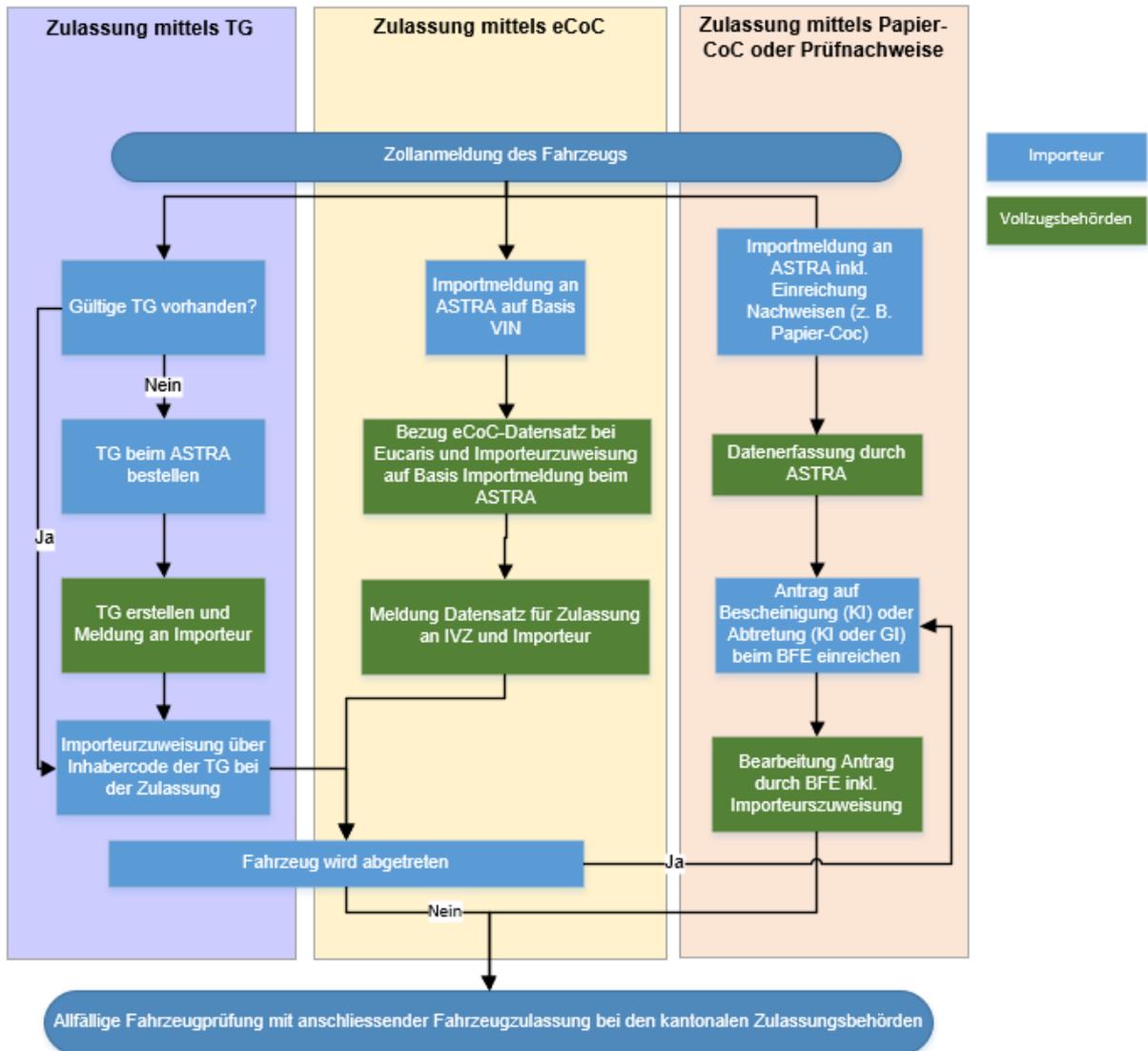


Abbildung 2

5. Massgebende Fahrzeugdaten und Berechnungsergebnisse

5.1 Selektion und Aufbereitung der Vollzugsdaten

Das Grundgerüst für die Sanktionsberechnung ist ein Datensatz mit sämtlichen Fahrzeugen, die während des Referenzjahres erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt wurden. Dieser Datensatz stammt aus dem Informationssystem Verkehrszulassungen (IVZ, vgl. Art. 89b Bst. m SVG⁹ i.V.m. IVZV¹⁰). Aus diesem IVZ-Datensatz werden die Fahrzeuge gemäss dem Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften selektiert (s. Kapitel 2»)

In einem weiteren Schritt werden die dem Geltungsbereich unterstellten Fahrzeuge mit technischen Daten aus den Quellen gemäss Kapitel 4 angereichert.

⁹ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SR 741.01).

¹⁰ Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung, SR 741.58).



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

Die Fahrzeuge werden den beim BFE registrierten Grossimporteuren und Emissionsgemeinschaften zugewiesen (vgl. Art. 17 Abs. 2 CO₂-Verordnung).

Im Zuge der Abrechnung werden auf dieser Datenbasis jedem Grossimporteur zwei Excel-Dateien zur Verfügung gestellt: Eine Liste seiner unter die Zielwertregelung fallenden Fahrzeuge und die darauf beruhenden Berechnungsergebnisse.

5.2 Fahrzeugliste

Die erste Datei zuhanden der Importeure enthält eine Liste der Neuwagen die während des Referenzjahres zugelassen wurden und gemäss den Kriterien in Kapitel 5.1. Pro Fahrzeug wird eine Zeile ausgewiesen. Folgende Angaben können der Datei entnommen werden:

Spaltenbezeichnung	Beschreibung, Datenquelle
ID_Deb	Debitorennummer des Grossimporteurs.
NameEG	Name des Grossimporteurs resp. der Emissionsgemeinschaft.
UID	Unternehmensidentifikationsnummer
Name_Importeur oder_EG	Name des für die Zulassung/die Anrechnung des Fahrzeugs verantwortlichen Importeurs.
TG	Typengenehmigungscode, gemäss Eintrag in IVZ.
VIN	Vehicle Identification Number/Fahrgestellnummer, gemäss Eintrag in IVZ.
Marke	Markenname
Getriebe	Getriebe-Code
Treibstoff	Art des Treibstoffs des Fahrzeugs
Erdgas	Kennzeichnung von Erdgasfahrzeugen (Motorbezeichnung „Y“ oder „N“).
Leergewicht	Massgebendes Leergewicht des Einzelfahrzeugs gemäss Rangordnung der Quellen (siehe Kapitel 4 dieser Richtlinie).
CO ₂	CO ₂ -Emissionen gemäss der in Kapitel 4 hier vorangeführten massgebenden Quelle.
CO ₂ _AbzugOekoInnov	Abzug der durch Öko-Innovationen bedingte CO ₂ -Emissionen unter Berücksichtigung des Multiplikationsfaktors gemäss Art. 26 Abs. 2 CO ₂ -Verordnung
Faktor_Biogaz	Multiplikationsfaktor für den Biogas-Abzug von Fahrzeugen, die gemäss Art. 26 Abs. 3 der CO ₂ -Verordnung einen solchen beanspruchen.
CO ₂ _massg ¹¹	Massgebender CO ₂ -Wert gemäss Spalte CO ₂ unter Berücksichtigung allfälliger CO ₂ -vermindernder Faktoren wie Biogasabzügen und/oder Ökoinnovationen (Art. 26 CO ₂ -Verordnung).
Bemerkung	Feld für Bemerkungen im Rahmen der Überprüfung der provisorischen Jahresrechnung durch den Grossimporteur.

¹¹ Wo Daten aus TG und CoC vorliegen, werden diese miteinander verglichen. Weicht der COC-Wert für den CO₂-Ausstoss oder das Leergewicht signifikant vom TG-Wert ab, wird automatisch der TG-Wert übernommen. Wird aufgrund dieser Plausibilitätsprüfung einer der Werte ersetzt, so bleibt der andere bestehen.



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

5.3 Mitwirkung bei der Bereinigung der Fahrzeugliste durch den Importeur

Jeweils im Februar stellt das BFE den Grossimporteuren die Fahrzeugliste gemäss 5.2 sowie die gestützt darauf erstellte Sanktionsberechnung zu (sog. provisorische Jahresschlussrechnung). Im Anschluss daran sind die Importeure angehalten, während rund einem Monat, die provisorische Abrechnung zu prüfen und dem BFE allfällige Fehler oder Unklarheiten zur Abklärung/Bereinigung zu melden (Mitwirkungspflicht, Art. 13 Abs. 1 VwVG¹²). Ist der Importeur der Ansicht, bei einem bestimmten Fahrzeug sei ein Wert fehlerhaft oder sollte bei einem bestimmten Fahrzeug ein Wert fehlen, so ist der Importeur angehalten, die neuen Werte mittels entsprechenden Quellen nachzuweisen und in der Fahrzeugliste in der Spalte „Bemerkung“ beim betroffenen Fahrzeug eine stichwortartige Begründung einzufügen. Fehlende Fahrzeuge sind unter Angabe sämtlicher relevanter Daten der Fahrzeugliste anzufügen und farblich zu markieren. Die Importeure haben die allfällig ergänzte Liste inkl. allfälliger Nachweise dem BFE vor Ablauf der entsprechenden Frist in elektronischer Form einzureichen. Nachträglich eingereichte Daten werden nicht berücksichtigt (Art. 13 Abs. 2 VwVG).

5.4 Berechnungsergebnisse

Die zweite Datei zuhanden der Importeure enthält eine Tabelle mit den Berechnungsergebnissen, welche auf den Daten in der Fahrzeugliste basieren. Die Berechnung erfolgt anhand der gesetzlich festgelegten Formeln und Parameter.

Folgende Angaben können der Datei entnommen werden:

Spaltenbezeichnung	Beschreibung, Datenquelle
RefJahr	Betreffendes Referenzjahr der Abrechnung.
ID_Deb	Debitorennummer des Importeurs.
NameEG	Name des Grossimporteurs bzw. der Emissionsgemeinschaft.
Nischenpool	Bezeichnung und Berechnungsart in diesem Fahrzeugpool: Gemischte Marken (kein Eintrag), Einzelabrechnung (Eintrag E).
AnzFz_total	Gesamte Anzahl Fahrzeuge im Fahrzeugpool.
AnzFz_LEV	Anzahl Fahrzeuge mit CO ₂ -Emissionen <50 g/km.
LeerGewicht	Durchschnittliches Leergewicht aller Fahrzeuge im Fahrzeugpool. Ungerundetes Berechnungsergebnis.
CO ₂ _Alle	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen aller Fahrzeuge im Pool, unter Berücksichtigung CO ₂ -reduzierender Faktoren (Biogas-Anrechnung von 20%, Ökoinnovationen) auf drei Nachkommastellen gerundet.
CO ₂ _massg	Massgebende durchschnittliche CO ₂ -Emissionen aller Fahrzeuge im Pool unter Berücksichtigung CO ₂ -vermindernder Faktoren (Biogasabzug 20% und Ökoinnovationen).
Ziel	Individuelle Zielvorgabe. Berechnete Zielvorgabe aufgrund des durchschnittlichen Leergewichts im Fahrzeugpool, auf drei Nachkommastellen gerundet (Anhang 4a CO ₂ -Verordnung).
Ziel_Abweichung	Differenz zwischen der durchschnittlichen CO ₂ -Emissionen und der individuellen Zielvorgabe. Abgerundet auf Zehntelgramm.
Sanktion	Sanktionsbetrag in CHF. Produkt von Zielabweichung, Sanktionsbeträgen (Anhang 5 CO ₂ -Verordnung) und Anzahl Fahrzeuge im Pool.

¹² Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren, SR 172.021.



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

6. Berechnungsmethode und Importeurstatus im Folgejahr

Auf der Grundlage der Fahrzeugliste berechnet das BFE in jedem Fahrzeugpool die Zielvorgabe und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen und prüft, ob der entsprechende Grossimporteur eine Sanktion schuldet. Weiter wird davon auch sein Importeurstatus im Folgejahr abgeleitet. Für eine Dokumentation des Berechnungsablaufs, siehe das jährlich aktualisierte Berechnungsbeispiel für Grossimporteure:

- PW: [Personenwagen \(PW\) \(admin.ch\)](#) → «Dokumente»
- LNF: [Lieferwagen und leichte Sattelschlepper \(admin.ch\)](#) → «Dokumente»

6.1 Berechnungsmethode Referenzjahr

Importeure werden in Abhängigkeit von der Grösse ihrer jeweiligen Neuwagenflotte in Grossimporteure (Flotte besteht am Ende des Referenzjahr aus mindestens 50 PW resp. 6 LNF (Art. 18 Abs. 1 Bst. a und b CO₂-Verordnung) und Kleinimporteure (Flotte besteht am Ende des Referenzjahrs aus weniger als 50 PW resp. 6 LNF, Art. 20 Bst. 1 CO₂-Verordnung) unterteilt. Bei Grossimporteuren wird am Ende des Referenzjahrs über die gesamte Neuwagenflotte abgerechnet. Kleinimporteure müssen über jedes Fahrzeug einzeln abrechnen (Art. 11 Abs. 1 und 4 CO₂-Gesetz).

6.2 Importeurstatus im Folgejahr

Importeure, deren jeweilige Neuwagenflotte im Vorjahr mindestens 50 PW resp. 6 LNF umfasste, gelten im Referenzjahr automatisch als Grossimporteure (Art. 18 Abs. 2 CO₂-Verordnung). Ihr Status als Grossimporteure und die damit einhergehende Abrechnung über die gesamte Flotte ist jedoch lediglich provisorischer Natur: Umfasst die Flotte am Ende des Referenzjahrs weniger als 50 PW resp. 6 LNF, so gilt der Importeur als Kleinimporteur und muss folglich über jedes Fahrzeug einzeln abrechnen (Art. 18 Abs. 4 CO₂-Verordnung).

Importeure mit einer Neuwagenflotte von weniger als 50 PW können wie bisher für das Folgejahr einen Antrag auf provisorische Behandlung als Grossimporteur stellen. Fahrzeuge die im Referenzjahr, vor der Gutheissung des Gesuchs zugelassen werden, sind durch den Importeur einzeln als Kleinimporteur abzurechnen (Art. 18 Abs. 3 und Art. 20 CO₂-Verordnung). Im Idealfall erfolgt eine Neu- oder Wiederanmeldung somit vor Beginn eines Referenzjahres.

7. Einreichung von CoC-Daten

Alle Grossimporteure, die Fahrzeuge mittels Typengenehmigung oder Datenblatt zum Verkehr in der Schweiz zulassen, können nach Ablauf des Referenzjahres, und spätestens bis zum 31. Januar des Folgejahres, CoC-Daten einreichen (Art. 23 Abs. 1^{bis} CO₂-Verordnung). Als Folge dieser Einreichung erhalten bei den entsprechenden Fahrzeugen die Daten aus dem CoC Vorrang gegenüber den Daten aus der TG.

7.1 Angaben bei Einreichung von CoC-Daten

Will ein Importeur CoC-Daten geltend machen, so hat er für die betreffenden Fahrzeuge folgende Angaben einzureichen:

- die Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN)
- die kombinierten CO₂-Emissionen gemäss WLTP-Messverfahren (CoC-Position 49.4, Art. 25 Abs. 1 CO₂-Verordnung). Bei Fahrzeugen mit Plug-in Hybrid Antrieb sind die gewichtet-kombinierten CO₂-Emissionen massgebend. Bei Fahrzeugen die im CoC über keine CO₂-Emissionen gemäss WLTP-Messverfahren verfügen, sind die massgebenden CO₂-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO₂-Verordnung zu berechnen und der berechnete Wert einzutragen (Art. 25 Abs. 2



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

CO₂-Verordnung). Bei diesen Fahrzeugen sind in der Liste die relevanten Berechnungsparameter in zusätzlichen Spalten anzugeben.

- das tatsächliche Leergewicht (CoC-Position 13.2), sonst Gewicht in fahrbereitem Zustand (CoC-Position 13)
- allfällige innovative Technologien (Ökoinnovationen) und die resultierende Verminderung der CO₂-Emissionen gemäss CoC.
- Unternehmensidentifikationsnummer

Alle Angaben zu einem Fahrzeug sind grundsätzlich aus derselben Datenquelle zu entnehmen.

7.2 Angaben bei Einreichung von berechneten Daten für mehrstufige LNF

Sollen bei LNF mit Mehrstufen-Typengenehmigung (sog. Multi-Stage Vehicles, MSV) die Daten aus dem Interpolationsverfahren gemäss der Verordnung (EU) 2017/1151 verwendet werden, so sind die Bemessungsgrundlagen gemäss Anhang III Teil A Ziffer 1.2.2 der Verordnung (EU) 2019/631 folgendermassen bereitzustellen:

- das sanktionsrelevante Leergewicht des fahrbereiten Fahrzeuges gemäss Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der VO (EU) 2019/631, berechnet auf Basis der Masse gemäss CoC-Position 14.2 oder 14¹³. Dieses kommt an Stelle des Gewichts gemäss CoC-Position 13.2 oder 13 zum Tragen.
- der sanktionsrelevante CO₂-Wert, berechnet anhand der Interpolationsmethodik gemäss Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151). Hierzu ist das durch den Hersteller des Basisfahrzeuges gemäss Verordnung (EU) 2017/1151 Anhang XII Ziffer 2.3 bereitzustellende Berechnungsinstrument zu verwenden.

7.3 Ökoinnovationen

Wenn eine Verminderung der CO₂-Emissionen durch den Einsatz innovativer Technologien (Ökoinnovationen) geltend gemacht wird, sind als Bemessungsbasis für das betreffende Fahrzeug CoC-Daten zu melden und diese kommen zum Tragen. Der Grund ist, dass Ökoinnovationen ausnahmslos im CoC enthalten sind und in weiteren Datenquellen (z. B. TG) nicht ausgewiesen werden. Die Anrechnung von Ökoinnovationen ist allerdings nur begrenzt möglich. Die durch den Einsatz innovativer Technologien erzielte Verminderung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Neuwagenflotte eines Grossimporteures wird bis höchstens 7 Gramm CO₂/km berücksichtigt (Art. 26 Abs. 1 CO₂-Verordnung).

7.4 Vorgehen zur Einreichung von CoC-Daten

- Die in Kapitel 7.1 und 7.2 dieser Richtlinie genannten Daten werden als Excel-File (Muster unter Kapitel 7.5) dem BFE per E-Mail zugesendet (co2-auto@bfe.admin.ch).
- Es werden für die Jahresschlussrechnung nur Daten berücksichtigt, welche bis zum 31. Januar nach Ablauf des Referenzjahres beim BFE eingetroffen sind.
- Importeure, die CoC-Daten von PW und LNF einreichen, haben pro Fahrzeugart je eine separate Liste zu erstellen.

7.5 Muster für die Einreichung von CoC-Daten

UID	Marke	VIN-Nummer	Leergewicht	CO ₂	Ino-Tech_1*	CO ₂ _1**	Zusatzspalten***
CHEXX	Mustermarke	ABC12345678901234	1707	199			

¹³ Falls dem Importeur Messwerte des vervollständigten Fahrzeuges durch den «Aufbauer» vorliegen, können auch diese eingereicht und als Basis für die Kalkulation der CO₂-Werte gemäss der Interpolationsmethodik verwendet werden, sofern es sich um einen amtliche anerkannten Nachweis gemäss Ziffer 4.1 handelt



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

CHEXX	Mustermarke	ABC98765432109876	1505	165	eX XX	1.2	
CHEXX	Mustermarke	ABC12345432123454	1450	130			
CHEXX	Mustermarke	ABC01230123012301	1395	125	eX XX	2	
CHEXX	Mustermarke	ABC12312312312312	1425	127	eX XX	1.5	
CHEXX	Mustermarke	ABC54321543215432	1430	120			

*Code der Ökoinnovation

**Einsparung der CO₂-Emissionen in g/km durch die Ökoinnovation

***Zusätzliche Spalten bei Fahrzeugen deren CO₂-Emissionen gemäss Anhang 4 der CO₂-Verordnung berechnet werden (siehe Kapitel 4.1 – Ziffer 5). Bei diesen Fahrzeugen sind mindestens 3 Spalten mit folgenden CoC-Angaben zu ergänzen (Treibstoffart: CoC-Position 26, Leistung in kw: CoC-Position 27, Getriebearart: CoC-Position 28)).

Den Importeuren steht ein Excel-Template zur Dateneinreichung zur Verfügung: <https://www.bfe.admin.ch/auto-co2> → Personenwagen/Lieferwagen und leichte Sattelschlepper → Dokumente → Formulare und Merkblätter → Dateneinreichung_Template

7.6 Kontrolle der eingereichten CoC-Daten

Das BFE kann zur Kontrolle der eingereichten Daten vom Importeur verlangen, dass dieser ein Duplikat oder eine Kopie des original-CoC einreicht (Art. 23 Abs. 1^{bis} CO₂ Verordnung SR 641.711). Im Fall von MSV ist zusätzlich der durch das Berechnungstool generierte Auszug zu den berechneten und dabei zugrundeliegenden Daten einzureichen.

8. Übernahme von Fahrzeugen

Jeder Importeur hat die Möglichkeit, Fahrzeuge für die CO₂-Sanktionsberechnung einem Grossimporteur abzutreten. Dieser übernimmt die betroffenen Fahrzeuge, womit diese Fahrzeuge Teil seiner für die Berechnung der CO₂-Sanktion massgebenden Neuwagenflotte werden (Art. 22a Abs. 1 CO₂-Verordnung). Die Abtretung muss dem BFE vor der erstmaligen Inverkehrsetzung in der Schweiz via das eGovernment-Portal des UVEK gemeldet werden. Wird eine Abtretung für einen Dritten vorgenommen, muss zwingend eine Abtretungsvollmacht vorhanden sein (E-Gov-Service «Abtretungsvollmachten»). Die Vergabe von Admin-Rechten entfaltet in Bezug auf Abtretungen keine rechtliche Wirkung. Abtretungen nach der ersten Zulassung in der Schweiz sind nicht möglich. Ein Personenwagen kann maximal einmal abgetreten werden, ein Widerruf ist nicht möglich (Art. 22a Abs. 3 CO₂-Verordnung).

Übernimmt ein Grossimporteur ein Fahrzeug eines Importeurs gemäss Art. 22a der CO₂-Verordnung, hat er sich zu vergewissern, dass dieses zur bestimmungsgemässen Nutzung in die Schweiz importiert und zugelassen wurde und nicht rechtsmissbräuchlich, einzig mit Blick auf den Handel mit den CO₂-Credits (siehe auch Kapitel 9).

9. Rechtsumgehungen

Im Rahmen des Vollzugs der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen stellte das Bundesamt für Energie (BFE) in der Vergangenheit mutmasslich rechtsmissbräuchliche Aktivitäten fest. Rechtsmissbräuchliche Aktivitäten sind Handlungen, die einzig vorgenommen werden, um gesetzliche Vorgaben zu umgehen, per se jedoch nicht gegen den Wortlaut einer Gesetzgebung verstossen. Ein solches Verhalten erhält keinen Rechtsschutz (Art 2 Abs. 2 ZGB). Schwerpunktmässig wurden zwei Arten von mutmasslich rechtsmissbräuchlichem Verhalten beobachtet:



Aktenzeichen: BFE-443.111-2/1/7

9.1 Zulassung von Fahrzeugen in nutzungsfremden Fahrzeugarten

Fahrzeuge werden so modifiziert, dass sie einer Fahrzeugart zugeordnet werden, die entweder höheren CO₂-Zielwerten unterstellt oder ganz vom Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen ausgenommen ist. Dies nicht, um sie als Fahrzeug der entsprechenden Art im Schweizer Verkehr einzusetzen, sondern nur, weil für diese Fahrzeugart höhere oder keine CO₂-Zielwerte in Kraft sind. Ist diese nach CO₂-Gesetz formell massgebende Erstzulassung erfolgt, werden die Fahrzeuge zurückgebaut und umgehend bzw. nach kurzer Frist als Fahrzeug der ursprünglichen Art erneut zugelassen. Da es sich dabei um die zweite Inverkehrsetzung handelt, wird dieses Fahrzeug im Rahmen des CO₂-Vollzugs grundsätzlich nicht erfasst. Diese Erstzulassung hat keinen Selbstzweck – Nutzung des Fahrzeuges gemäss seiner Zulassung im Schweizer Verkehr – sondern ist einzig Mittel zum Zweck: Vermeidung der CO₂-Sanktion für das entsprechende Fahrzeug.

Ein solches Vorgehen ist daher als rechtsmissbräuchlich zu werten. Für die Festlegung der CO₂-Sanktion wird in einem solchen Fall die Zulassung gemäss der schlussendlichen Nutzung in der Schweiz herangezogen und nicht die Zulassung gemäss Zustand bei der Erstinverkehrsetzung.

9.2 Kurzzulassungen von Elektrofahrzeugen

Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) werden in die Schweiz importiert und formell in Verkehr gesetzt. Im Anschluss oder nach kürzerer Zeit werden die Fahrzeuge, die nicht oder kaum in der Schweiz genutzt worden sind, wieder ausser Verkehr gesetzt und möglicherweise auch wieder ins Ausland exportiert. Die Fahrzeuge werden also nicht zur bestimmungsgemässen Nutzung, nämlich dem Einsatz im Schweizer Verkehr importiert und zugelassen, sondern einzig zur Reduktion der durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer dem CO₂-Gesetz unterstehenden Fahrzeugflotte. Auch diese Zulassung von E-Fahrzeugen hat keinen Selbstzweck – Nutzung des E-Fahrzeuges im Schweizer Verkehr - sondern ist einzig Mittel zum Zweck: Verminderung oder Vermeidung der CO₂-Sanktion bei einer unter das CO₂-Gesetz fallenden Fahrzeugflotte. Ein solches Vorgehen ist als rechtsmissbräuchlich zu werten.

9.3 Vorgehen mit rechtsmissbräuchlich zugelassenen Fahrzeugen

Die Vollzugsbehörden anerkennen keinerlei rechtsmissbräuchliche Handlungen im Rahmen des CO₂-Vollzugs und ergreifen im Fall von Missbräuchen entsprechende Massnahmen. So finden namentlich Fahrzeugzulassungen, die von den zwei hiervor umschriebenen Vorgehen betroffen sind, im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften keine Berücksichtigung.

10. Kontakte und Ansprechperson

- Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften:
Mirco Studer, mirco.studer@bfe.admin.ch, 058 462 54 07