Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 4. November 2026

Revision des CO_2-Gesetzes im Bereich Fahrzeuge für die Zeit ab 2030

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Übersicht

Die CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge bezwecken den vermehrten Import emissionsärmerer Fahrzeuge. Die Vorschriften orientieren sich stark an der entsprechenden Regelung der Europäischen Union. Diese hat ihre Regelung für schwere Fahrzeuge gegenüber dem geltenden Schweizer Recht geändert und hat auch für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des sogenannten Automobilpakets Änderungen vorgeschlagen. Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat den Nachvollzug der Änderungen an der Regelung der Europäischen Union für die Zeit ab dem 1. Januar 2030 vor.

Ausgangslage

Das geltende Bundesgesetz über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Gesetz; SR 641.71) regelt die CO_2-Emissionsvorschriften für Personenwagen, für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (nachfolgend: leichte Nutzfahrzeuge) sowie für schwere Fahrzeuge. Die Europäische Union (EU) hat ihre Regelungen für schwere Fahrzeuge bereits wieder angepasst und schlägt nun erneut Änderungen für alle Fahrzeugkategorien im Rahmen des sogenannten Automobilpakets vor. Diese Änderungen betreffen teilweise die Zeit ab dem 1. Januar 2030. Die vorgesehene Totalrevision des CO_2-Gesetzes für die Zeit nach 2030 wird erst nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten. Dies erfordert eine separate Gesetzesänderung für die fristgerechte und EU-konforme Umsetzung der CO_2-Emissionsvorschriften ab 2030. Die hier unterbreiteten Änderungen unterstehen dem Vorbehalt, dass sie aufgrund der laufenden Beratung in der EU allenfalls noch angepasst werden müssen.

Inhalt der Vorlage

Ziel der vorgeschlagenen Revision ist es, das geltende EU-Recht und die Vorschläge der EU im Bereich der CO_2-Emissionsvorschriften nachzuvollziehen, soweit diese die Zeit ab 2030 betreffen.

Der Zielwert ab 2030 für leichte Nutzfahrzeuge soll von 90.6 auf 108.7 Gramm CO_2 pro Kilometer (g CO_2/km) angepasst werden. Dies entspricht einer Verringerung der Reduktionsleistung von 50 auf 40 Prozent gegenüber dem Ausgangswert der EU.

Weiter soll die Erreichung der Zielvorgaben für Importeure von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Zeitraum von 2030 bis 2032 zeitlich flexibilisiert werden. Die beantragte Regelung sieht vor, dass die individuellen Zielvorgaben im Durchschnitt der Neuwagenflotten 2030 bis 2032 zu erreichen sind und allfällige Sanktionen für diesen Zeitraum erst nach Ablauf des Jahres 2032 erhoben werden. Die Mittelung hat zum Zweck, dass Importeure, welche ihre Zielvorgabe in einzelnen Jahren nicht erreichen, dies in anderen Jahren durch eine Unterschreitung der Zielvorgabe ausgleichen können.

Bei den schweren Fahrzeugen zum Sachentransport wird der Zielwert ab 2030 analog zur geltenden Regelung der EU von 70 auf 55 Prozent verschärft, gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Reduktionsleistung von minus 30 auf minus 45 Prozent gegenüber

dem Ausgangswert der EU. Zusätzlich werden die Sanktionsbeträge bei schweren Fahrzeugen für die Zeit ab 2030 reduziert, um den in der EU neu geltenden Betrag von 4'250 Euro pro Fahrzeug und Gramm CO_2 Überschreitung abzubilden.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 5
1.1 Handlungsbedarf und Ziele 5
1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung 6
1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates 6
1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse 6
2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht 6
3 Grundzüge der Vorlage 9
3.1 Die beantragte Neuregelung 9
3.1.1 Regelung für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge 9
3.1.2 Regelung für schwere Fahrzeuge 11
3.1.3 Übergreifende Bestimmungen 11
3.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen 11
3.3 Umsetzungsfragen 11
4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln 12
5 Auswirkungen 14
5.1 Auswirkungen auf den Bund 14
5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete 15
5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft 15
5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Umwelt 16
6 Rechtliche Aspekte 17
6.1 Verhältnis zum europäischen Recht 17
6.2 Verfassungsmässigkeit 17
6.3 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz 17
6.4 Erlassform 17
6.5 Unterstellung unter die Ausgabenbremse 17
6.6 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz 17
6.7 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen 18
6.8 Datenschutz 18

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Mit der Ratifikation des Übereinkommens von Paris[1] hat sich die Schweiz international verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Für den Sektor Verkehr wurde in Artikel 3 der Verordnung über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Verordnung)[2] ein Richtwert für die Reduktion der CO_2-Emissionen von minus 25 Prozent gegenüber 1990 festgelegt.

Im Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG)[3] ist das bis zum Jahr 2050 zu erreichende Netto-Null-Ziel für die Schweizer Klimapolitik festgelegt. Das KIG gibt ausserdem Zwischenziele für die Absenkung der Treibhausgasemissionen vor und es legt für die einzelnen Sektoren Richtwerte für die Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 fest, namentlich auch für den Sektor Verkehr: minus 57 Prozent bis 2040, minus 100 Prozent bis 2050.

Das geltende Bundesgesetz über die Reduktion der CO_2-Emissionen (CO_2-Gesetz)[4] regelt im 2. Abschnitt des 2. Kapitels technische Massnahmen zur Verminderung der CO_2-Emissionen bei Fahrzeugen. Diese umfassen Zielwertregelungen für Personenwagen, für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper (nachfolgend: leichte Nutzfahrzeuge) sowie für schwere Fahrzeuge. Die Europäische Union (EU) hat ihre Regelungen für schwere Fahrzeuge bereits wieder angepasst und schlägt nun erneut Änderungen für alle Fahrzeugkategorien vor. Diese Änderungen betreffen teilweise die Zeit ab dem 1. Januar 2030. Die vorgesehene Totalrevision des CO_2-Gesetzes für die Zeit nach 2030[5] wird nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten. Die vorliegende Revision soll deshalb die Änderungsvorschläge der EU im schweizerischen Recht umsetzen, soweit sie die Zeit ab dem 1. Januar 2030 betreffen. Änderungen der EU für die Zeit ab 2035 sind nicht Teil dieser Vorlage.

---

1 SR **0.814.012**

2 SR **641.711**

3 SR **814.310**

4 SR **641.71**

5 Medienmitteilung des Bundesrates vom 12. September 2025, Bundesrat befasste sich mit Klimapolitik nach 2030, abrufbar unter: www.bafu.admin.ch > Medien > Medienmitteilungen

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung

Diese Vorlage sieht vor, Änderungsbedarf im Bereich der CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge ab dem Jahr 2030 rechtzeitig per 1. Januar 2030 im schweizerischen Recht zu verankern. Die Nichtübernahme der Regelung der EU oder eine von der EU abweichende, Schweizer Regelung sind nach wie vor kein gangbarer Weg. Eine Umsetzung des Änderungsbedarfs per 1. Januar 2030 ist im Rahmen der Totalrevision des CO_2-Gesetzes aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Diese Vorlage ist somit notwendig, um sicherzustellen, dass die Schweizer Regelung durchgehend konform bleibt mit jener der EU.

1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 24. Januar 2024[6] zur Legislaturplanung 2023–2027 noch im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024[7] über die Legislaturplanung 2023–2027 in dieser Form angekündigt. Sie steht in enger Verbindung mit der in der Legislaturplanung 2023–2027 unter Ziel 23 angekündigten Totalrevision des CO_2-Gesetzes (Art. 24 Ziff. 121; vgl. Kapitel 1.1).

1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit der Vorlage werden keine parlamentarischen Vorstösse abgeschrieben.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

2.1 Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Artikel 10 Absatz 1 des CO_2-Gesetzes legt die Zielwerte für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge fest. Für Personenwagen gilt gemäss geltendem Gesetz ein Zielwert von 93.6 g CO_2/km im Zeitraum 2025 bis 2029 und von 49.5 g CO_2/km ab 2030. Für leichte Nutzfahrzeuge gilt ein Zielwert von 153.9 g CO_2/km von 2025 bis 2029 und von 90.6 g CO_2/km ab 2030.

Bis Ende 2034 entsprechen die Schweizer Zielwerte jenen gemäss der geltenden Regelung der EU (konsolidierte Verordnung (EU) 2019/631)[8]. Die geltende Regelung in der EU gibt für die Zeit ab 2035 zudem weitergehende Zielwerte von 0 g CO_2/km vor,

---

6 BBl **2024** 525

7 BBl **2024** 1440

8 Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, Fassung gemäss ABl. L 111 vom 25.4.2019.

beziehungsweise eine Reduktionsvorgabe von 100 Prozent gegenüber den Ausgangswerten des Jahres 2021.

Die EU-Kommission hat am 16. Dezember 2025 im Rahmen des sogenannten Automobilpakets[9] Anpassungsvorschläge der CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge vorgestellt. Die wichtigsten Anpassungsvorschläge betreffen die folgenden Elemente:

a. Das übergeordnete Reduktionsziel ab 2035 von 0 g CO_2/km bzw. von 100 Prozent gegenüber dem Ausgangswert 2021 bleibt insgesamt erhalten. Neu müssen aber nur 90 Prozent zwingend durch eine Reduktion der direkten Fahrzeugemissionen geleistet werden, die verbleibenden 10 Prozentpunkte sind wahlweise durch Ausgleichsmechanismen (7 % durch kohlenstoffarm produzierten Stahl, 3 % durch erneuerbare Treibstoffe) oder durch die weitere Reduktion der direkten Fahrzeugemissionen zu leisten.
b. Die Zielvorgaben in den Jahren 2030 bis 2032 sollen mit einem zeitlichen Flexibilitätsmechanismus im Durchschnitt über die Neuwagenflotten dieser Jahre erreicht werden können.[10]
c. Das Reduktionsziel für leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 wurde von minus 50 auf minus 40 Prozent gelockert. Das entspricht einem Anstieg des Zielwerts von 90.6 auf 108.7 g CO_2/km.
d. Als erleichternde Massnahme sollen in der EU hergestellte emissionsfreie Personenwagen mit einer Länge von maximal 4,2 Meter von 2030 bis 2034 mit dem Gewichtungsfaktor 1.3 in der Flotte eines Herstellers berücksichtigt werden (sogenannte Supercredits).

---

[9] Medienmitteilung der EU-Kommission vom 16. Dezember 2025, Kommission ergreift Maßnahmen für saubere und wettbewerbsfähige Automobilindustrie, abrufbar unter: https://commission.europa.eu > Aktuelles und Medien > Presseraum oder Website der EU-Kommission zum sog. Automotive Package, abrufbar unter: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes > Action plan on the future of the automotive sector > Automotive package.

[10] Diese Regelung ist ähnlich wie jene der Verordnung (EU) 2025/1214 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027, Fassung gemäss ABl. L, 2025/1214, 19.6.2025, welche in der Schweiz Gegenstand der Pa. Iv. 25.481 «Flexibilisierung der CO_2-Ziele. Kein Swiss Finish» der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREK-N) war, die von der UREK-N am 26. Januar 2026 zurückgezogen wurde. Vgl. die Medienmitteilung der EU-Kommission vom 16. Dezember 2025, Kommission ergreift Maßnahmen für saubere und wettbewerbsfähige Automobilindustrie, abrufbar unter: https://commission.europa.eu > Aktuelles und Medien > Presseraum.

Neben den CO_2-Emissionsvorschriften schlägt die europäische Kommission zudem vor, die Etikette für Neuwagen EU-weit zu harmonisieren, diese auf den CO_2-Emissionswert abzustellen und in die entsprechenden rechtlichen Vorgaben in die Verordnung über die CO_2-Zielwertregelung (Verordnung (EU) 2019/631) zu integrieren.

Ferner unterstützt die EU die Entwicklung der europäischen Batterieproduktion mit 1,8 Mrd. Euro. Weiter schlägt die europäische Kommission in einer Verordnung vor, auf Ebene der Mitgliedstaaten Ziele in Form von Mindestanteilen emissionsfreier und emissionsarmer Personenwagen und leichter Nutzfahrzeuge in Flotten von grossen Unternehmen festzulegen. Die Einhaltung dieser Ziele ist durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen, die Massnahmen lässt der Regulierungsvorschlag offen. Ferner sind Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit vorgesehen, welche primär das technische Fahrzeugrecht betreffen.

Es ist zudem möglich, dass bei entsprechenden Anträgen im EU-Parlament oder im Rat der EU weitere Regulierungselemente Eingang in die Vorlage finden. Die Verabschiedung der revidierten Regulierung für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ist im regulären Gesetzgebungsprozess der EU frühestens Anfang 2027 zu erwarten.

2.2 Schwere Nutzfahrzeuge

Das geltende CO_2-Gesetz regelt in Artikel 10 Absatz 2 die Zielwerte für schwere Fahrzeuge (nachfolgend: schwere Nutzfahrzeuge, SNF). Ab 2030 gilt eine Reduktionsvorgabe von 30 Prozent, bemessen gegenüber den Ausgangswerten gemäss der EU-Regelung, welche auf den Neuzulassungen der Berichtsperiode 2019 bis 2020 beruhen.

Damit weicht die geltende Schweizer Regelung ab dem Jahr 2030 von der geltenden EU-Regelung[11] ab, weil letztere mit der Verordnung (EU) 2024/1610[12] nach Verabschiedung des revidierten CO_2-Gesetzes am 15. März 2024[13] abgeändert wurde. Konkret wurde in der EU-Regelung die Reduktionsvorgabe 2030 bis 2034 von 30 Prozent auf 45 Prozent verschärft sowie neue Reduktionsziele 2035 bis 2039 von 65 Prozent und ab 2040 von 90 Prozent eingeführt. Weitere Fahrzeugkategorien wurden reguliert, namentlich weitere Gruppen von schweren und mittelschweren Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Sattelauflieger und Anhänger sowie Busse und Cars.

---

[11] Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202; zuletzt geändert durch delegierte Verordnung (EU) 2025/1045, ABl. L vom 25.7.2025, S. 1.

[12] Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956, Fassung gemäss ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024.

[13] AS **2024** 376

Die Reduktionsvorgaben werden neu als durchschnittliches Ambitionsniveau über alle schweren Fahrzeuge festgelegt. Für die Berechnung der sanktionsrelevanten individuellen Zielvorgaben legt die Regelung der EU je separate Reduktionswerte und Ausgangswerte für die einzelnen Fahrzeuguntergruppen fest. Die EU hat in der genannten Verordnung ausserdem die Sanktionsbeträge bei einer Überschreitung der Zielvorgabe reduziert. Die ursprünglich ab 2030 vorgesehene Erhöhung der Sanktion von 4250 Euro auf 6800 Euro pro Fahrzeug und Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer Überschreitung wurde zurückgenommen.

Ferner unterscheidet sich die Schweizer Regelung für SNF von jener der EU, indem die Schweizer Zielwerte jeweils fix für eine Fünfjahresperiode gelten, während diese in der EU entlang einer sogenannten Emissionsreduktionskurve linear sinken. Die Hersteller in der EU erhalten auf dieser Grundlage Emissionsguthaben bzw. -schulden, die sie in einem bestimmten Umfang zwischen den einzelnen Jahren verrechnen können. In diesem Zusammenhang wurde die Regelung der EU mit Beschluss vom 30 März 2026 angepasst.[14] Die Hersteller erhalten damit zusätzliche Flexibilität bei der Einhaltung der CO_2-Zielvorgaben, indem sie in den Jahren 2025 bis 2029 einfacher Emissionsgutschriften erlangen können, die dann ab 2030 für die Einhaltung der Vorschriften verwendet werden können.

Eine umfassendere Überprüfung der europäischen Zielwertregelung für schwere Fahrzeuge im Rahmen des Automobilpakets hat die EU-Kommission ebenfalls angekündigt. Deren Resultate und ein entsprechender Legislativvorschlag werden bis Ende 2027 erwartet. Die Verabschiedung dieser Revision ist im regulären Gesetzgebungsprozess der EU zwischen Ende 2027 und Ende 2028 zu erwarten.

3 Grundzüge der Vorlage

3.1 Die beantragte Neuregelung

Ziel der vorgeschlagenen Revision ist es, das geltende EU-Recht und die Vorschläge der EU im Bereich der CO_2-Emissionsvorschriften nachzuvollziehen, soweit diese die Zeit ab 2030 betreffen. Die hiermit unterbreiteten Änderungen auf Grundlage der Vorschläge der europäischen Kommission unterstehen dem Vorbehalt, dass sie im Zuge der Beratung in der EU allenfalls noch geändert werden.

Die Änderungsvorschläge der EU für die Zeit ab 2035 sind nicht Teil der vorgeschlagenen Regelung.

3.1.1 Regelung für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Der Zielwert ab 2030 für leichte Nutzfahrzeuge soll von 90.6 auf 108.7 g CO_2/km angepasst werden. Dies entspricht einer Verringerung der Reduktionsleistung von 50 auf

[14] Pressemitteilung des Rats der Europäischen Union vom 30. März 2026, Schwere Nutzfahrzeuge: Rat beschliesst gezielte Flexibilität für die Einhaltung der CO_2-Ziele durch Hersteller, abrufbar unter: www.consilium.europa.eu > Pressemitteilungen.

40 Prozent, gemessen am Ausgangswert 2021 der europäischen Regelung von 181.1 g CO_2/km.

Unter den geltenden CO_2-Emissionsvorschriften müssen Importeure jährlich eine individuelle Zielvorgabe einhalten und eine allfällige Sanktion wird entsprechend jährlich für jede Neuwagenflotte eines Importeurs ermittelt und erhoben. Diese Jährlichkeit soll durchbrochen werden und zeitlich auf einen Zeitraum von 2030 bis 2032 flexibilisiert werden.

Die beantragte Regelung sieht demnach vor, dass die Erreichung der individuellen Zielvorgaben für Importeure von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen über den Dreijahreszeitraum 2030 bis 2032 ermittelt wird und allfällige Sanktionen für diesen Zeitraum erst nach Ablauf des Jahres 2032 erhoben werden. Die Berechnung der Zielvorgaben, der durchschnittlichen CO_2-Emissionen und der Abweichungen zwischen diesen zwei Grössen für die einzelnen Jahre erfolgt dabei unverändert nach geltendem Recht und erfordert keine gesetzlichen Anpassungen.

Die Mittelung über drei Jahre hat zum Zweck, dass Importeure, welche ihre Zielvorgabe in einzelnen Jahren nicht erreichen, dies in anderen Jahren durch eine Unterschreitung der Zielvorgabe ausgleichen können. Bei diesen Importeuren werden nach Einführung des tieferen Zielwerts 2030 weniger Sanktionen anfallen als bei einer jährlichen Berechnung. Diese Regelung entspricht jener der EU vom Juni 2025[15], welche in der Schweiz Gegenstand der Pa. Iv. 25.481 «Flexibilisierung der CO_2-Ziele. Kein Swiss Finish» der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREK-N) war, welche eine Flexibilisierung über den Betrachtungszeitraum 2025-2027 forderte. Letztere wurde von der UREK-N am 26. Januar 2026 zurückgezogen, unter anderem, weil sie aufgrund ihrer rückwirkenden Anwendung als staatspolitisch heikel eingeschätzt wurde.

Aus Gründen der Transparenz wird hier noch auf den Umsetzungsstand der Empfehlung 4 der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) im Rahmen ihrer Evaluation zur Wirksamkeit der CO_2-Emissionsvorschriften[16] hingewiesen. Zur Umsetzung der Empfehlung stützt sich das BFE aus praktischen Gründen auf die in der EU erhobenen Messdaten und umgesetzten Massnahmen. Die Schweiz selbst hat keinen Zugang zu den in der EU erhobenen Daten. Die Schweiz ist aus diesem Grund von den Entwicklungen in der EU und den dort ergriffenen Massnahmen abhängig. In der EU ist die Problematik der erhöhten Realverbräuche von bspw. Plug-in-Hybridfahrzeugen anerkannt, weshalb die Messverfahren für neu homologierte Fahrzeuge bereits 2025 angepasst wurden. Ab 2027 ist eine weitere Verschärfung des Messverfahrens vorgesehen.

---

[15] Verordnung (EU) 2025/1214 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Gewährung zusätzlicher Flexibilität bei der Berechnung der Einhaltung der CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge durch die Hersteller für die Kalenderjahre 2025 bis 2027, Fassung gemäss ABl. L, 2025/1214, 19.6.2025.

[16] Evaluation der Wirksamkeit der CO_2-Sanktionen für neue Personen- und Lieferwagen - Bundesamt für Energie. EFK (2023). Verfügbar unter: www.efk.admin.ch > Publikationen > Berichte > EFK-21307.

Die Verschärfungen wirken sich aktuell bereits aus, die Emissionen von Plug-in Hybriden haben sich im laufenden Jahr gegenüber 2025 mehr als verdoppelt. Das BFE beobachtet die Entwicklungen in der EU im Sinne von Art. 10 Abs. 5 des CO_2-Gesetzes (SR 641.71) und setzt entsprechende Massnahmen um, sofern die EU diese Massnahmen beschliesst. Dies gilt ferner auch für schwere Fahrzeuge.

3.1.2 Regelung für schwere Fahrzeuge

Bei den schweren Fahrzeugen wird der Zielwert ab 2030 analog zur geltenden Regelung der EU von 70 auf 55 Prozent verschärft, gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Reduktionsleistung von 30 auf 45 Prozent. Diese Verminderung bezieht sich wie bisher auf die Basis gemäss Regelung der EU. Ab 2030 stellt der gesetzliche Zielwert neu übergeordnet das durchschnittliche Ambitionsniveau über alle regulierten schweren Fahrzeuge dar, während die effektiven Reduktionsvorgaben und Ausgangswerte, welche für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe gelten, detailliert je sogenannte Fahrzeuguntergruppe gemäss Regelung der EU festgelegt werden. Der Geltungsbereich soll wie bisher Sachentransportfahrzeuge umfassen und, innerhalb dieser Fahrzeugkategorie, vom Bundesrat analog zur Regelung der EU ausgestaltet werden. Abweichend von der Regelung der EU soll die Regelung in der Schweiz jedoch nicht auf Personentransportfahrzeuge (Busse, Cars) ausgedehnt werden, da diese nur in sehr untergeordnetem Mass zu den Emissionen des Verkehrssektors in der Schweiz beitragen und öffentlich-rechtliche konzessionierte Transportunternehmen zudem oft eigene Dekarbonisierungsvorgaben haben.

Die Sanktionsbeträge bei einer Überschreitung der Zielvorgabe pro Fahrzeug und für jedes Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer Überschreitung für die Zeit ab 2030 werden reduziert, um den in der EU geltenden Betrag von 4'250 Euro abzubilden. Der Sanktionsbetrag ab 2030 liegt somit abhängig vom Wechselkurs zwischen 4’250 und 6'800 Franken, unverändert gegenüber dem Betrag für 2025 bis 2029.

3.1.3 Übergreifende Bestimmungen

Die Verpflichtung des Bundesrats im CO_2-Gesetz, der Bundesversammlung rechtzeitig Anträge zu einer weitergehenden Verminderung der CO_2-Emissionen von Fahrzeugen für die Zeit nach 2030 zu unterbreiten, wird aufgehoben. Dies ist generell bereits im KIG festgehalten.

Es wird zudem die Kompetenz für den Bundesrat aufgenommen, für die Sanktion Anzahlungen vorsehen zu können.

3.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Für die Änderungen im Bereich Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge fällt kein personeller Mehrbedarf an. Der Zusatzaufwand für den Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge im Rahmen dieses Geschäfts wird intern kompensiert.

3.3 Umsetzungsfragen

Aufgrund der zeitlichen Flexibilisierung in den Jahren 2030 bis 2032 wird eine Sanktion für eine allfällige Überschreitung der Zielvorgabe erst nach 2032 in Rechnung gestellt.

Damit steigen tendenziell auch das Risiko und die Summe möglicher Zahlungsausfälle. Mit Artikel 31 (quartalsweise Anzahlung) und Artikel 34 (Sicherheiten) der CO_2-Verordnung stehen bereits heute Instrumente bereit, um diesem Risiko zu begegnen. Ferner sind in diesem Zusammenhang die Umsetzungsbestimmungen hinsichtlich Emissionsgemeinschaften durch den Bundesrat zu überprüfen.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

Art. 10 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. d sowie Abs. 2 und 4

Der Zielwert für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper für die Jahre ab 2030 wird geändert und beträgt neu 108.7 g CO_2/km anstatt wie bisher 90.6 g CO_2/km, was einer Verminderung der Reduktionsleistung von 50 auf 40 Prozent gegenüber dem Ausgangswert 2021 von 181.1 g CO_2/km entspricht (Abs. 1). Die Regelung der EU legt die Reduktionsleistung generell in Prozent gegenüber dem Ausgangswert fest, im CO_2-Gesetz werden die Werte in Gramm je Kilometer angegeben.

Bei den schweren Fahrzeugen wird der tiefere, beziehungsweise ambitiösere CO_2-Zielwert gemäss der Änderungsverordnung (EU) 2024/1610 übernommen (Abs. 2). Neu beträgt dieser 55 Prozent, was einer Reduktionsvorgabe von 45 Prozent für die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der neu zugelassenen schweren Fahrzeuge gegenüber den CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte der EU im Zeitraum von 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 entspricht (bisher: 30 Prozent). Wie in Artikel 3a der revidierten Verordnung (EU) 2019/1242 bezeichnen die Zielwerte gemäss Artikel 10 Absatz 2 CO_2-Gesetz neu die durchschnittliche Ambition der Reduktionsziele, die sämtliche in einem Jahr erstmals in Verkehr gesetzten schweren Fahrzeuge aller regulierten Fahrzeuggruppen (vornehmlich Lastwagen und Sattelschlepper) zu erreichen haben. Die konkreten Reduktionsvorgaben und die differenzierten massgebenden Ausgangswerte für die jeweiligen Fahrzeuggruppen, welche für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe gelten, legt der Bundesrat gemäss Artikel 11 Absatz 2 und 3 CO_2-Gesetz und unter Berücksichtigung der Regelung der EU auf Verordnungsstufe fest.

Mit Absatz 2 wird geregelt, dass die Zielwerte für schwere Fahrzeuge nur für solche zum Sachentransport gelten, abweichend von der Regelung der EU, welche auch Fahrzeuge zum Personentransport erfasst. Den Geltungsbereich innerhalb der Kategorie der Sachentransportfahrzeuge regelt der Bundesrat unter Berücksichtigung der Regelung der EU aufgrund der bestehenden Kompetenz in Absatz 4. In Absatz 4 wird lediglich der Begriff schwere Fahrzeuge sprachlich ergänzt um *zum Sachentransport*.

Art. 11 Abs. 3 Bst. b, 4 Bst. c und 5

Der Bundesrat legt die Berechnungsmethode für die individuelle Zielvorgabe fest. Im Bereich der schweren Fahrzeuge gilt der Zielwert in Artikel 10 neu als durchschnittliches, übergeordnetes Ambitionsniveau für die ganze Kategorie. Anders als nach bisherigem Recht fliesst er nicht mehr rechnerisch unmittelbar in die Formel für die individuelle Zielvorgabe ein. Für die Berechnung der individuellen Zielvorgaben für die einzelnen, gemäss Regelung der EU definierten Fahrzeuguntergruppen sind neu gemäss Absatz 3 Buchstabe b differenzierte prozentuale Reduktionsvorgaben und Ausgangswerte massgebend. Der Bundesrat wird diese Parameter analog zur Regelung der EU festlegen.

In Absatz 4 und 5 wird der Begriff schwere Fahrzeuge sprachlich ergänzt um *zum Sachentransport*.

Art. 13 Abs. 1 und Abs. 7

Absatz 1 Buchstabe a nimmt bereits den Vorbehalt der überjährigen Sanktionierung gemäss Artikel 13*a* auf.

Die bisher bei schweren Fahrzeugen vorgesehene Erhöhung des Sanktionsrahmens auf einen Betrag zwischen 6'800 und 10'880 Franken wird rückgängig gemacht (Abs. 1 Bst. b). Somit hat ein Importeur von schweren Fahrzeugen ab 2025 (und bis auf weiteres) pro in einem bestimmten Jahr in Verkehr gesetztem Fahrzeug für jedes Gramm CO_2 pro Tonnenkilometer, das über der individuellen Zielvorgabe liegt, eine Sanktion zwischen 4'250 und 6'800 Franken zu bezahlen. Der konkrete Betrag innerhalb dieser Spannbreite wird für jedes Jahr nach der vom Bundesrat festgelegten Methode und unter Berücksichtigung des Wechselkurses neu festgelegt (Art. 13 Abs. 2 CO_2-Gesetz).

Aufgrund der neuen Bestimmungen in Artikel 13*a* zum dreijährigen Bezug der Sanktionsberechnung in den Jahren 2030-2032 soll die Möglichkeit von Anzahlungen nun in Absatz 7 im Gesetz vorgesehen werden, wie es im Abgaberecht üblich ist.

Art. 13a Sanktion bei Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern in den Jahren 2030–2032

Der neu eingeführte Artikel 13*a* sieht vor, dass allfällige Sanktionen für Importeure von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen für den Dreijahreszeitraum 2030 bis 2032 einmalig nach Ablauf des Jahres 2032 erhoben werden (Abs. 1).

Die Erreichung der individuellen Zielvorgaben in diesem Zeitraum wird nicht einzeln pro Kalenderjahr, sondern im Durchschnitt der Neuwagenflotten dieser drei Jahre ermittelt (Abs. 2). Dies bedeutet eine zeitlich und sachlich begrenzte Abweichung von der geltenden Regelung einer jährlichen Zielwertermittlung, insbesondere von Artikel 13 Absatz 1.

Die jährlichen Vollzugsresultate, die durchschnittlichen CO_2-Emissionen, die individuelle Zielvorgabe und die Abweichung zwischen diesen Grössen werden gemäss den geltenden Vorschriften für die jährlich neu zugelassenen Neuwagenflotten ermittelt. Danach wird je Importeur der Durchschnitt der Abweichungen der Neuwagenflotten 2030, 2031 und 2032, gewichtet mit der Anzahl Fahrzeuge in den jeweiligen Neuwagenflotten, ermittelt. Wenn eine Überschreitung resultiert, wird auf dieser Basis die Sanktion berechnet.

So würde sich beispielsweise für einen Importeur, der 2030 4'000 Fahrzeuge mit einer Überschreitung von 10 g CO_2/km importiert, 2031 3'500 Fahrzeuge mit einer Überschreitung von 5 g CO_2/km und 2032 4'300 Fahrzeuge mit einer Unterschreitung von 5 g CO_2/km über drei Jahre eine durchschnittliche Überschreitung der Zielvorgabe von 3.05 g CO_2/km ergeben ([4'000*10 + 3'500*5 + 4'300*-5]/11'800). Nach Multiplikation mit der gesamten Anzahl Fahrzeuge von 11'800 und dem Sanktionsbetrag von 95 Franken je Gramm Überschreitung ergäbe sich eine Sanktion von 3.4 Millionen Franken. Im Fall einer jährlichen Sanktionsberechnung nach geltendem Recht ergäbe sich eine Sanktion von 5.5 Millionen Franken (3.8 Mio. +1.7 Mio. +0 Mio.).

Für jedes Gramm Überschreitung und für jedes Fahrzeug im Total der drei jährlichen Neuwagenflotten muss der Importeur einen Betrag analog zu Artikel 13 Absatz 1 entrichten. Der Sanktionsbetrag je Gramm Überschreitung für den Dreijahreszeitraum wird berechnet als ungewichteter Durchschnitt der nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Beträge für die Jahre 2030, 2031 und 2032 (Abs. 3).

Art. 13a^{bis}

Der neue Artikel 13*a*^{bis} übernimmt den Inhalt des bisherigen Artikels 13*a*. Gleichzeitig wird auch hier der der Begriff schwere Fahrzeuge sprachlich ergänzt um *zum Sachentransport*.

Art. 13b Berichterstattung und Anträge zu einer weitergehenden Verminderung der CO_2-Emissionen

Die Pflicht des Bundesrats, dem Parlament über die Erreichung der Zielwerte Bericht zu erstatten, wird beibehalten. Neu soll der Bundesrat jedoch im Abstand von fünf und nicht von drei Jahren Bericht erstatten. Der Rhythmus der Berichterstattung bezieht sich somit neu auf die Fünfjahreszeiträume, für welche die Zielwerte jeweils gelten. Das ist beispielsweise erstmalig der Zeitraum 2025 bis 2029, danach jener bis Ende 2034, und so weiter. Die Lockerung der Abstände vermindert zudem den Aufwand der Bundesverwaltung für die Berichterstattung.

Die Verpflichtung des Bundesrats im CO_2-Gesetz, der Bundesversammlung rechtzeitig Anträge zu einer weitergehenden Verminderung der CO_2-Emissionen von Fahrzeugen für die Zeit nach 2030 zu unterbreiten (bisheriger Abs. 2), wird aufgehoben. Dies ist für alle klimapolitischen Massnahmen bereits im KIG festgehalten.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund[17]

Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungen auf die Sanktionen hängen stark von der unsicheren Marktentwicklung bei den Neuwagen ab. Die Sensitivität der Sanktionsberechnung gegenüber der Marktentwicklung und damit auch die Unsicherheit der Sanktionserwartungen ist hoch.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wäre in einzelnen Jahren ab 2030 ohne die Anpassung der Zielwerte mit einem Sanktionsvolumen für die Fahrzeugimporteure im tiefen zweistelligen Millionenbereich, bei sehr langsamer CO_2-Reduktion durch die Importeure maximal im mittleren zweistelligen Millionenbereich zu rechnen. Die vorgeschlagene Aufweichung der Zielwerte für leichte Nutzfahrzeuge ab 2030 führt voraussichtlich zu einem vollständigen Entfall dieser Sanktionen, falls die Importeure ihre Flottenzu-

[17] Auswirkungen auf allfällige Sanktionen basieren auf einer Kurzstudie: Infras 2026, Teilrevision CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge ab 2030, Kurzstudie, abrufbar unter: www.bfe.admin.ch > News und Medien > Publikationen.

sammensetzung ab 2030 unverändert belassen. Werden aufgrund der weniger strengen Zielwerte ab 2030 weniger emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen, bleiben die Sanktionen teilweise oder ganz erhalten.

Die zeitliche Flexibilisierung der Sanktionsberechnung über die Jahre 2030 bis 2032 bewirkt je nach Flottenentwicklung keine Änderung bis hin zu einem vollständigen Entfall der Sanktionen. Eine starke Sanktionsreduktion ist nicht zu erwarten, weil dies eine hohe Zielüberschreitung zu Anfang der Dreijahresperiode sowie einen starken Emissionsrückgang mit deutlicher Zielunterschreitung bis Ende 2032 bedingen würde. Bei den Personenwagen ist aufgrund der Flexibilisierung maximal eine durchschnittliche jährliche Sanktionsminderung im mittleren zweistelligen Millionenbereich zu erwarten, bei den leichten Nutzfahrzeugen eine Minderung im tiefen zweistelligen Millionenbereich, soweit die Sanktionen nicht bereits aufgrund des weniger strengen Zielwerts entfallen. Nur in einer unwahrscheinlichen Konstellation könnten noch höhere Sanktionsausfälle eintreten.

Die Verschärfung der Zielwerte für schwere Fahrzeuge zum Sachentransport entsprechend den Regelungen in der EU führt maximal zu Sanktionen im tiefen zweistelligen Millionenbereich. Die Reduktion des Sanktionsbetrags ist dabei bereits berücksichtigt, ohne diese würden allfällige Sanktionen um einen Faktor 1,5 höher ausfallen.

Die Auswirkungen der beantragten Änderungen betreffen direkt die Einlagen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF): Die Sanktionserträge der CO_2-Emissionsvorschriften werden diesem zweckgebunden als Einnahme gutgeschrieben. Allfällige Einnahmereduktionen belasten daher den Bundeshaushalt nicht, führen jedoch zu geringeren Mitteln im Bereich der Strasseninfrastruktur.

Für die Änderungen im Bereich Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge fällt kein personeller Mehrbedarf an. Der Zusatzaufwand für den Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge im Rahmen dieses Geschäfts wird intern kompensiert.

Die Einführung des EU-Labels führt bei der Bundesverwaltung zu keinem Mehraufwand. Die jährliche Aktualisierung der Umweltkennwerte der Schweizer Energieetikette entfällt.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Es ist offensichtlich, dass im Bereich Kantone und Gemeinden sowie urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete keine Auswirkungen zu erwarten sind; die entsprechende Frage wurde daher nicht detailliert untersucht.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge schaffen Anreize für den vermehrten Import emissionsärmerer und elektrifizierter Fahrzeuge.

Für die Geschäftstätigkeit der Fahrzeugimporteure führt die Lockerung des Zielwerts für leichte Nutzfahrzeuge zu mehr Flexibilität, die Verschärfung des Zielwerts für

schwere Fahrzeuge zu engeren Vorgaben. Die Erreichung der angepassten Ziele erfordert entsprechende Anpassungen der Angebotspalette sowie der Preissetzung. Die erwartbaren Auswirkungen auf allfällige Sanktionen sind in Kapitel 5.1 ausgeführt.

Auf Käuferseite sind die Auswirkungen abhängig von den Strategien der Importeure und Händler. Käufer von effizienten Fahrzeugen dürften von Preisnachlässen profitieren sowie von ohnehin tieferen Energie- und Unterhaltskosten. Käufer von stark emittierenden Fahrzeugen könnten mit höheren Anschaffungspreisen konfrontiert werden, falls die Importeure deren Preise zwecks Vermeidung von Sanktionen anpassen oder allfällige Sanktionen direkt einpreisen. Die Vollkosten von elektrischen Fahrzeugen (Total Cost of Ownership, TCO) sind bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen für viele Fahrzeugsegmente heute schon tiefer als jene von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Es ist zu erwarten, dass die TCO von E-Fahrzeugen im Schnitt für alle Fahrzeugsegmente bereits vor 2030 tiefer sind als für Verbrenner. Bei den schweren Fahrzeugen gilt dies für die schwereren Fahrzeugsegmente, während leichtere Segmente bis 20 Tonnen Gesamtgewicht nicht zuletzt aufgrund der geplanten Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen und der Unterstellung unter die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auch nach 2030 teils noch höhere Vollkosten aufweisen.

5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Umwelt

Das Ziel der CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge ist die Senkung der CO_2-Emissionen pro gefahrenen Kilometer der Neufahrzeuge und damit der gesamten CO_2-Emissionen des Fahrzeugbestands. Mit dieser Vorlage können aufgrund der Aufweichung des Zielwerts für leichte Nutzfahrzeuge die jährlichen Emissionen im Durchschnitt der Jahre 2030 bis 2034 um bis zu rund 30’000 Tonnen CO_2 weniger stark sinken, sofern die Importeure ihre Flottenemissionen im selben Umfang anpassen, wie auch der Zielwert steigt. Die Verschärfung und Ausweitung der Zielwerte für schwere Sachentransportfahrzeuge führt im selben Zeitraum zu einer durchschnittlichen zusätzlichen Verminderung der CO_2-Emissionen um rund 25’000 t CO_2 pro Jahr.

Die Auswirkungen der zeitlichen Flexibilisierung der Zielwertregelung 2030 bis 2032 auf die CO_2-Reduktion insgesamt können nicht eindeutig beziffert werden. Einerseits werden die Anreize zur Einhaltung der Zielvorgabe anfangs der Dreijahresperiode vermindert, andererseits entstehen gegen Ende des Zeitraums zusätzliche Anreize, die Zielvorgabe zu unterschreiten. Offen bleibt, welcher Effekt gesamthaft überwiegt.

Insgesamt ist somit zu erwarten, dass die Vorlage zu einer leichten Abschwächung des Rückgangs der CO_2-Emissionen der regulierten Fahrzeugkategorien führt. Als zusätzlicher Effekt der höheren Fahrleistungen, welche durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erbracht werden, fallen auch eine geringere Abnahme der Luftschadstoffemissionen sowie der Lärmemissionen im Innerortsbereich an.

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verhältnis zum europäischen Recht

Die Schweiz untersteht im direkten Zusammenhang mit den CO_2-Emissionsvorschriften für Neufahrzeuge keinen internationalen rechtlichen Verpflichtungen. Da der Schweizer Fahrzeugmarkt eng mit dem europäischen Markt verflochten ist und der allergrösste Teil der hierzulande vermarkteten Fahrzeuge nach dem EU-Fahrzeugrecht homologiert ist, werden auch die CO_2-Emissionsvorschriften gemäss CO_2-Gesetz und CO_2-Verordnung weitestgehend analog zur EU-Regelung ausgestaltet. Die vorgeschlagene Regelung bezweckt ebenfalls den Nachvollzug aktueller Änderungen im EU-Recht.

6.2 Verfassungsmässigkeit

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden keine von Grund auf neuen Regelungen geschaffen, sondern es werden bestehende Massnahmen weitergeführt und weiterentwickelt. Diese Massnahmen finden ihre Grundlage – ebenso wie die ursprünglichen Regelungen – in den Artikeln 74 (Umweltschutz) und 89 (Energiepolitik) BV[18].

6.3 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Diese Vorlage hat keinen Einfluss auf allfällige internationale Verpflichtungen der Schweiz.

6.4 Erlassform

Die Vorlage beinhaltet wichtige rechtsetzende Bestimmungen, die nach Artikel 164 Absatz 1 BV in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen sind. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung ergibt sich aus Artikel 163 Absatz 1 BV. Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV).

6.5 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Mit der Vorlage werden weder neue Subventionsbestimmungen noch neue Verpflichtungskredite oder Zahlungsrahmen beschlossen. Die Vorlage ist somit nicht der Ausgabenbremse (Art. 159 Abs. 3 Bst. b BV) unterstellt.

6.6 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Die Vorlage tangiert die Aufgabenteilung oder die Aufgabenerfüllung durch Bund und Kantone nicht.

---

[18] SR **101**

6.7 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Mit der vorliegenden Revision wird im CO_2-Gesetz eine Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen vorgeschlagen. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten vorzusehen, dass das BFE für die Sanktion Anzahlungen verlangen kann.

6.8 Datenschutz

Die Vorlage ist aus Sicht des Datenschutzes ohne Relevanz.