



Anhörung Revision Energieverordnung (EnV): Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen

Erläuterungen zum Entwurf

1. Ausgangslage

Seit 2003 sind sämtliche neuen Personenwagen, die zum Verkauf angeboten werden, mit der Energieetikette zu kennzeichnen. Sie informiert die Neuwagenkäuferin und den Neuwagenkäufer über die Energieeffizienz, den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen. Die Fahrzeuge werden in sieben Energieeffizienz-Kategorien (A bis G), welche auch von Haushaltgeräten (z.B. Glühlampen, Kühlschränke) bekannt sind, eingeteilt. Rechtlich verankert ist die Energieetikette für Personenwagen im Energiegesetz vom 26. Juni 1998 (EnG; SR 730.0; Art. 8) und in der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01; Art. 7, 9, 11 sowie Anhang 3.6).

Am 18. Juni 2010 hat sich der Bundesrat gegen die Einführung einer Umweltetikette für Personenwagen, die neben der Energieeffizienz auch die Umweltbelastung eines Neuwagens miteinbezogen hätte, ausgesprochen. Sie hätte die bestehende Energieetikette ablösen sollen. Gleichzeitig hat der Bundesrat entschieden, dass die bestehende Energieetikette weiterentwickelt werden soll. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat das Bundesamt für Energie (BFE) mit dieser Weiterentwicklung der Energieetikette beauftragt.

2. Auftrag

Die Energieetikette soll dahingehend überarbeitet werden, dass CO₂-Emissionen klarer dargestellt werden und einen stärkeren Einfluss auf die Kategorieneinteilung haben. Zudem soll die Etikette einen Vergleich konventioneller Treibstoffe mit alternativen Treibstoffen und Antrieben zulassen.

3. Einbezug von Experten

Das BFE hat für die Weiterentwicklung der Energieetikette Experten aus anderen Bundesämtern (ASTRA, BAFU, SECO) sowie aus wichtigen Anspruchsgruppen (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), Touring Club Schweiz (TCS), Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS), Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD), Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG), Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE), Schweizerische Energie-Stiftung (SES)) beigezogen. Diese Arbeitsgruppe konnte einerseits zu den Vorschlägen des BFE Stellung nehmen und andererseits selber Vorschläge einbringen. Es fanden drei Sitzungen der Arbeitsgruppe zwischen August und Oktober 2010 statt.



4. Die wichtigsten Änderungen im Überblick

Für die Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienzkategorien sind gemäss bestehender Etikette der Treibstoffverbrauch und das Leergewicht massgebend. Wie bei anderen Energieetiketten (z.B. Kühlschränke) oder Energielabels (z.B. Minergie im Gebäudebereich) wird damit ein teilweise relativer Ansatz gewählt. Dadurch haben auch Personen, die ein grösseres Fahrzeug benötigen, grundsätzlich die Möglichkeit, ein Modell der besten Kategorie A zu kaufen. Die Einteilung der heutigen Energieetikette hängt aufgrund des so genannten Nullgewichts (600 kg) und des Exponenten für das Leergewicht (0.9) aber nur zu rund 40 Prozent vom Quotienten aus Verbrauch und Leergewicht ab. Zu rund 60 Prozent ist der absolute Treibstoffverbrauch massgebend. An diesem bewährten System soll festgehalten werden. Jedoch soll neu der relative Anteil auf 35 Prozent reduziert, bzw. der absolute Anteil auf 65 Prozent erhöht werden. Dadurch nehmen der absolute Verbrauch und damit einhergehend die CO₂-Emissionen stärker Einfluss auf die Einteilung der Fahrzeuge in die Energieeffizienz-Kategorien.

Die bisherige Energieetikette wurde in erster Linie für mit fossilen Treibstoffen betriebene Personenwagen konzipiert. Zwar wurde bei Gasfahrzeugen bereits zwischen biogener und fossiler Herkunft des Treibstoffs unterschieden, und auch für das Treibstoffgemisch E85 wurden Ergänzungen gemacht. Es fehlten aber teilweise die entsprechenden Umrechnungsfaktoren und für alternative Antriebe wie Elektrofahrzeuge war die bisherige Etikette nicht vorgesehen. Dieser Mangel wird mit der vorliegenden Überarbeitung angegangen. Der elektrische Antrieb zeichnet sich gegenüber dem konventionellen Verbrennungsmotor durch einen wesentlich höheren Wirkungsgrad aus. Elektrizität stellt jedoch ein aus Primärenergieträgern veredeltes Produkt dar, dessen Herstellung mit teils beträchtlichen Energieverlusten verbunden ist. Damit die unterschiedlichen Antriebe und Treibstoffe miteinander verglichen werden können, muss die gesamte Wirkungskette berücksichtigt werden. Daher bezieht sich die Berechnung der Energieeffizienz nicht mehr wie bisher auf den Endenergieverbrauch, sondern auf den Primärenergieverbrauch. Mit anderen Worten: Die Fahrzeuge werden nicht mehr anhand des Energieverbrauchs vom Tank zum Rad („tank-to-wheel“) sondern anhand der gesamten Wirkungskette, also von der Energiequelle zum Rad („well-to-wheel“), beurteilt.

Seit Einführung der Energieetikette werden die CO₂-Emissionen ausgewiesen. Mit der Überarbeitung der Etikette im Jahr 2006 erhielten die CO₂-Emissionen mittels graphischem Element zusätzliches Gewicht auf der Etikette. Die vorliegende Überarbeitung beinhaltet eine noch prägnantere Darstellung. Das bisherige Pfeilelement wird durch einen farbigen Balken ersetzt, wobei das Farbschema der Energieeffizienz-Kategorien übernommen wird. Als Vergleichswert gilt nicht mehr der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der angebotenen Neuwagen, sondern der Durchschnitt der im Vorjahr verkauften Neuwagen. Erfahrungsgemäss liegt dieser deutlich unter dem Durchschnittswert des Angebots.



Neben diesen Änderungen sind weitere Anpassungen vorgenommen worden, die sich einerseits aus dem Vollzug der bisherigen Energieetikette und andererseits aus den Arbeiten im Rahmen der Umweltetikette ergeben haben:

Änderung	Beschreibung
Gleichmässige Verteilung der Fahrzeuge auf die Energieeffizienz-Kategorien:	Die heutige Definition der Energieeffizienz-Kategorien ist eine Mischung aus Angebots-Siebtelung und gleichem Abstand bezüglich der Energieeffizienz. Das effizienteste Siebtel des Angebots definiert die Kategorie A, alle übrigen Kategorien sind bezüglich Energieeffizienz gleich breit. Neu erfolgt die Definition der Kategoriengrenzen am Stichtag durch gleichmässige Aufteilung des Neuwagenangebots auf die sieben Energieeffizienzkategorien A bis G.
Inkraftsetzung der jährlichen Anpassungen auf den 1. Januar:	Es ist vorgesehen, die Kategoriengrenzen und Durchschnittswerte jährlich anzupassen. Stichtag ist jeweils der 31. Mai. Bisher erfolgten die Anpassungen im Zwei-Jahres-Rhythmus. Bis zum 31. Juli werden die neuen Werte bekannt gegeben, auf den 1. Januar des Folgejahres treten sie in Kraft. Die Anpassungen erfolgen damit nicht mehr auf Mitte Jahr.
	Angaben, welche regelmässig anzupassen sind, werden weiterhin in einer Verordnung des UVEK festgelegt.
Layout:	Das Erscheinungsbild der Etikette wird aufgefrischt, insbesondere werden die Effizienzpfeile der europäischen Norm angepasst.
Angaben in der Werbung:	In der gedruckten Werbung sind der Energieverbrauch, die CO ₂ -Emissionen und die Energieeffizienz-Kategorie ohne Ausnahme gut lesbar anzugeben. Auch in visuell-elektronischen Medien (z.B. Fernsehen) sind diese Angaben zu machen, wenn eine eindeutige Zuweisung möglich ist.



5. Erläuterungen zu den einzelnen Ziffern des Anhangs 3.6 EnV

Die Kennzeichnung muss wie bisher als Konsumenteninformation zum Zeitpunkt des Anbietens der neuen Personenwagen erfolgen.

Gemäss Ziffer 1 beschränkt sich der Geltungsbereich der revidierten Energieetikette weiterhin auf Personenwagen. Es ist zurzeit nicht vorgesehen, die Energieetikette auf weitere Fahrzeugkategorien (beispielsweise Lieferwagen, Lastwagen oder Motorräder) auszuweiten – diese Optionen bleiben jedoch offen. Die Kennzeichnungspflicht (Ziffer 2.1) bezieht sich ausschliesslich auf neue Fahrzeuge. Die Energieetikette für Occasionsfahrzeuge wird vom BFE weiterhin angeboten, wobei das Anbringen der Etikette freiwillig bleibt.

In Ziffer 2.2 werden die zentralen erforderlichen Inhalte der Energieetikette näher umschrieben. Dazu gehören die bisherigen Angaben der Energieetikette (Fahrzeugmarke und -typ, Treibstoffart, Leergewicht, Energie- bzw. Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen), die Einteilung in die entsprechende Energieeffizienz-Kategorie sowie einige ergänzende Grundangaben zum Fahrzeugtyp (Typengenehmigungsnummer, Getriebecode, Angaben zur Emissionsvorschrift nach Euro-Norm) und die Gültigkeitsdauer der Etikette. Alle Angaben beziehen sich auf die Daten aus der Typengenehmigung (Ziffer 2.2.2). Es müssen demzufolge keine zusätzlichen Daten erhoben werden. Bei Fahrzeugen, die mit verschiedenen Energieträgern betrieben werden können (sog. bivalente Fahrzeuge), beziehen sich die Angaben nur auf diejenigen Energieträger, mit welchen die Fahrzeuge typengeprüft wurden. Es wird weiterhin neben der Grundvariante eine vereinfachte Variante der Energieetikette angeboten. Zulässig ist diese Variante, wenn Angaben zum Energieträger, zum Vorhandensein eines Partikelfilters bei Dieselfahrzeugen und zum Leergewicht bereits anderweitig gut sichtbar dargestellt werden (Ziffer 2.2.3).

Eine möglichst umfassende Konsumenteninformation über den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Personenwagens ist nicht nur im Verkaufsraum, sondern auch in der Automobilwerbung erwünscht. In den Ziffern 2.3, 3.4 und 3.5 werden deshalb, ähnlich wie bisher, Anforderungen an die Deklaration in Listen und Werbeschriften definiert, welche ohne Ausnahme gut lesbar anzugeben sind.

Neu wird auf der Energieetikette neben dem Energieverbrauch des jeweiligen Treibstoffes für alle Energieträger auch der Verbrauch in Liter Benzinäquivalent pro 100 Kilometer angegeben (Ziffer 2.5.2). In der Departementsverordnung (Artikel 1) wird die Berechnung des Benzinäquivalents für die verschiedenen Energieträger geregelt.

Wie bisher wird bei der Energieetikette auf einer eigenen Skala dargestellt, wie viel CO₂ ein Auto beim Betrieb emittiert (Ziffer 2.6). Bei Personenwagen, die mit Treibstoffgemischen mit biogenen Anteilen betrieben werden, wird unterschieden zwischen klimarelevanten und nicht-klimarelevanten CO₂-Emissionen. Anstelle des bisher schwarz-weissen Pfeiles werden die CO₂-Emissionen neu anhand eines mehrfarbigen Balkens dargestellt. Bei den CO₂-Emissionen wird nebst den Werten für das betreffende Fahrzeug auch der Durchschnittswert der immatrikulierten neuen Personenwagen aufgeführt. Dieser Durchschnittswert dient als Orientierungshilfe für die Autokäuferinnen und -käufer. Im Gegensatz zur bisherigen Hand-



habung wird der Durchschnittswert nicht mehr im Zwei-Jahres-Rhythmus geprüft und angepasst, sondern jährlich und auf Basis der immatrikulierten Neuwagen, welche zwischen dem Stichtag (31. Mai) und dem 1. Juni des Vorjahres erstmals ins Verkehr gesetzt wurden. Der angebotene Neuwagen steht somit im Vergleich mit denjenigen neuen Personenwagen, welche die Konsumentinnen und Konsumenten tatsächlich gekauft haben, nicht mit den Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen, die insgesamt zum Verkauf angeboten werden.

Elektrofahrzeuge verursachen im Betrieb keine CO₂-Emissionen. Jedoch ist jede Art von Stromproduktion mit CO₂-Emissionen verbunden. Die Emissionswerte hängen vom zugrunde liegenden Strommix ab – sie sind umso grösser, je höher der Anteil von Strom ist, der aus fossilen Primärenergieträgern erzeugt wurde. Die Berechnungen stützen sich auf Erhebungen des BFE zum schweizerischen Verbrauchsmix im Jahre 2007. Die Angabe auf der Energieetikette dient allein zu Informationszwecken.

Die Einteilung der Fahrzeuge in die sieben Kategorien A bis G erfolgt aufgrund der Energieeffizienz und des Energieverbrauchs. Am Stichtag fällt ein Siebtel aller angebotenen Fahrzeugtypen in jede Kategorie. In die Kategorie A werden die Personenwagen mit der besten Energieeffizienz eingeteilt. Die Kategoriengrenzen sind in der Departementsverordnung (Artikel 6) festgelegt. Die detaillierte Zusammensetzung und Berechnung der Energieeffizienz-Kategorie ergibt sich aus Ziffer 2.7. Die Berechnung der Energieeffizienz erfolgt wie bisher anhand der Bewertungszahl. Die bisherige Formel wird jedoch angepasst. Die Bewertungszahl errechnet sich neu zu 65 Prozent aus dem absoluten Energieverbrauch und zu 35 Prozent aus der relativen Energieeffizienz. Zudem stützt sich die Berechnung der Bewertungszahl auf den Primärenergieverbrauch ab. Dies erlaubt es, alternative Antriebssysteme, z.B. Elektrofahrzeuge, mit Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu vergleichen. Die Umrechnung erfolgt anhand von Primärenergiefaktoren, die sich auf dieselbe Datenbasis (ecoinvent) abstützen wie die Treibstoffökobilanz-Verordnung des UVEK (SR 641.611.21) und die entsprechende Empfehlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA). Erst die Umrechnung auf die gemeinsame „Währung“ Primärenergie-Benzinäquivalent lässt einen Vergleich zwischen verschiedenen Treibstoffen und Antriebssystemen zu. Diese Umrechnung gilt im Gegensatz zur bestehenden Regelung auf für mit Gas betriebene Personenwagen. Die Umrechnungsfaktoren sind in der Departementsverordnung festgelegt (Artikel 5).

Falls Verbrauchsangaben für mehrere Energieträger vorliegen, erfolgt die Berechnung anhand desjenigen Energieträgers mit dem geringsten Primärenergie-Benzinäquivalent (Ziffer 2.8).

Für die Festlegung der Bewertungszahl an den Kategoriengrenzen werden jährlich am Stichtag (31. Mai) die neu zugelassenen Fahrzeugtypen der letzten zwei Jahre (z.B. vom 1. Juni 2009 bis 31. Mai 2011) anhand ihrer Bewertungszahl in aufsteigender Reihe geordnet. Diese „Rangliste“ wird in sieben gleich grosse Teile aufgeteilt. Die Bewertungszahl desjenigen Fahrzeugtyps, welcher am Schluss des jeweiligen Siebtels liegt, bildet die Kategoriengrenze bezüglich der Energieeffizienz, wobei es für die letzte Kategorie (G) keine Obergrenze gibt (Ziffer 2.9.2).



Ziffer 3.1 und 3.2 enthalten die Einzelheiten zur Darstellung, Grösse und Farbgebung der Energieetikette, ebenso die Abbildungen der Etiketten (Figuren 1-10). Ziffer 3.3 regelt die Form der elektronischen Darstellung und in Ziffer 3.4 und 3.5 werden Einzelheiten für die Darstellung in Listen und Werbeschriften festgelegt.

Sowohl die Festlegung der Kategoriengrenzen (Ziffer 4.1.1) als auch die Berechnung und Anpassung des CO₂-Durchschnittswerts (Ziffer 4.1.2) durch das Departement erfolgen jährlich.

Die Anpassung der Werte in der Departementsverordnung erfolgt durch das UVEK bis spätestens 31. Juli, die In-Kraft-Setzung erfolgt am 1. Januar des folgenden Jahres (Ziffer 4.1.5). Damit ist gewährleistet, dass für das Anbringen der Energieetikette und die Änderungen in Druckerzeugnissen und Werbung jeweils genügend Zeit zur Verfügung steht.

Die Kompetenzen zur Einforderung der notwendigen Unterlagen, zur Anordnung von Massnahmen und zur Information der Öffentlichkeit entsprechen dem bisherigen Recht zur Energieetikette.

6. Auswirkungen

Auswirkungen auf die Kategorieneinteilung

Aus Tabelle 1 geht hervor, wie viele Fahrzeuge mit welcher Treibstoffart in den Kategorien A und B bis anhin vorhanden waren und wie viele durch die neue Einteilung noch vorhanden sein werden.

Tabelle 1: Verteilung der Treibstoffarten

Verteilung der Treibstoffarten mit bisheriger und neuer Berechnung				
Kategorie	A		B	
Treibstoffart	bisher	neu	bisher	neu
Benzin	45	5	262	160
Hybrid	9	9	0	0
Diesel	711	751	623	585
Elektro	0	0	0	0
Benzin/Ethanol (E85)	0	0	0	0
Bio-/Erdgas (CNG)	0	0	4	4
Erdgas/Benzin	2	2	16	15
LPG/Benzin	0	1	0	1
Total	767	768	905	765

Als Stichtag für die Modellrechnungen wurde der 31. Juli 2010 gewählt. Es ist ersichtlich, dass durch die Neueinteilung vor allem bei den Benzinfahrzeugen Veränderungen stattfinden. Durch die stärkere Gewichtung des Treibstoffverbrauchs gegenüber der Energieeffizienz und die Verwendung von Primärenergie-Benzinäquivalenten für die Berechnungen fallen kleine Benzinfahrzeuge um eine Kategorie nach hinten (von Kategorie A nach B, bzw. von B nach C).



Tabelle 2 zeigt auf, wie viele Fahrzeuge insgesamt aufgrund der Neuerungen die Kategorie wechseln.

Tabelle 2: **Verschiebungen zwischen den Kategorien**

Kategorienwechsel durch die Änderung der Berechnungsmethode (Stichtag 31. Juli 2010)										
von/nach	A	B	C	D	E	F	G	fallen aus Kat.	bisher in Kat.	
A	715	52	0	0	0	0	0	52	767	
B	52	694	159	0	0	0	0	211	905	
C	1	19	595	385	4	0	0	409	1004	
D	0	0	12	378	569	10	0	591	969	
E	0	0	1	5	193	412	0	418	611	
F	0	0	0	0	0	299	15	15	314	
G	0	0	0	0	0	46	752	46	798	
Neu in Kat.	768	765	767	768	766	767	767	5368	5368	
Lesen der Tabelle: Fahrzeuge, die sich von einer Kategorie aus den Zeilen A-G in eine Kategorie der Spalten A-G verschieben. Beispiel: 159 Fahrzeuge verschieben sich von Kat. B nach Kat C.										

Die Verschiebungen entstehen einerseits dadurch, dass neu die Fahrzeuge am Stichtag gleichmässig auf die sieben Energieeffizienz-Kategorien aufgeteilt werden und andererseits durch die neue Berechnungsformel mit dem Primärenergie-Benzinäquivalent als Berechnungsgrundlage. Während in Kategorie A die Verschiebungen rein aufgrund der neuen Berechnungsformel geschehen, gibt es in den hinteren Kategorien hauptsächlich wegen der Siebtelung grosse Verschiebungen. Durch die Verwendung von Primärenergie-Benzinäquivalenten anstelle von Benzinäquivalenten zur Berechnung der Bewertungszahl fallen hauptsächlich leichte Benzinfahrzeuge eine Kategorie nach hinten. Dieselmotriebene Fahrzeuge werden zwar durch den stärker gewichteten absoluten Anteil (reiner Energieverbrauch) gegenüber Benzinfahrzeugen schlechter gestellt, da erstere tendenziell schwerer sind. Die Verwendung von Primärenergie-Benzinäquivalenten anstelle von Benzinäquivalenten führt aber dazu, dass Dieselfahrzeuge im Vergleich zu Benzinfahrzeugen gegenüber den alten Berechnungen besser abschneiden und schlussendlich, wenn man alle Änderungen zusammenfasst, vor allem leichtere Dieselfahrzeuge in die vorderen Kategorien gelangen und damit der Anteil an Dieselfahrzeugen in der Kategorie A erhöht wird (vgl. Tabelle 1). Gasfahrzeuge profitieren von der Anwendung der neuen Berechnungsformel, da es sich hauptsächlich um leichte Fahrzeuge handelt. Die frühere Bevorteilung (keine Umrechnung in Benzinäquivalente), fällt bei der neuen Berechnungsmethode mit den Primärenergie-Benzinäquivalenten nun aber weg, wodurch die ausgewiesene Energieeffizienz der Gasfahrzeuge gegenüber früher geschwächt wird. Unter dem Strich befinden sich etwa gleich viele Gasfahrzeuge in den effizienten Kategorien, wie vor der Überarbeitung.

Trotz des stärker gewichteten absoluten Anteils in der Berechnungsformel, welcher leichtere Fahrzeuge gegenüber schwereren leicht bevorteilt, sind weiterhin alle Fahrzeugklassen (Kombi, Familienvan usw.) in der Kategorie A vertreten.

Ökologische Auswirkungen

Die positiven Auswirkungen der Energieetikette auf die Entwicklung in Richtung eines energieeffizienten und umweltschonenden Personenwagenbestandes in der Schweiz sind auch abhängig von den entsprechenden, auf der Basis der Energieetikette erfolgenden Anwen-



dungen (ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer und der kantonalen Motorfahrzeugsteuern); diese Auswirkungen werden in den jeweiligen Vorlagen dargestellt. Unabhängig von diesen Anwendungen wird von der Energieetikette als Informationsinstrument allein ebenfalls eine positive Wirkung erwartet, die jedoch schwierig zu beziffern ist.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Die zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen der weiterentwickelten Energieetikette sind für die Automobilimporteure und das Autogewerbe gering, weil das bestehende System übernommen wird. Der Aufwand für das Autogewerbe wird in etwa gleich hoch sein wie mit der bisherigen Energieetikette (Ausdrucken und Anbringen der Etikette, Beratung im Verkaufsgespräch). Da die Etikette neu jährlich und nicht wie bisher alle zwei Jahre aufdatiert werden soll, müssen die Garagisten ihre Kunden über mögliche Kategorienverschiebungen vermehrt in Kenntnis setzen, wodurch ein geringer Mehraufwand entsteht. Der Mehraufwand resultiert aber in einer aktuelleren Information, welche den Konsumenten in seiner Kaufentscheidung unterstützt.

Auswirkungen auf Bundesebene

Der Aufwand des Bundes, anstelle der alten Energieetikette eine weiterentwickelte Version als Informationssystem anzubieten, erhöht sich aufgrund des Initialisierungsaufwands und der jährlichen Aufdatierung geringfügig. Damit sind allerdings keine direkten finanziellen oder personellen Mehrbelastungen des Bundes verbunden.

Auswirkungen auf die Kantone

Kantone, welche ihre Motorfahrzeugsteuer bereits aufgrund der Energieeffizienz-Kategorien differenzieren, müssen ihre gesetzlichen Regelungen bezüglich Kompatibilität überprüfen und gegebenenfalls anpassen. Insbesondere gilt dies für Fälle, wo der Rabatt für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge über einen Malus bei den ineffizienten Fahrzeugen finanziert wird. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass mit der neuen Angebots-Siebtelung mehr Modelle in den Kategorien F und G sind als mit der bisherigen Kategorieneinteilung.

7. Verhältnis zum internationalen Recht

Die Grundlagen für die Energie-Etikettierung sind in der EU per Richtlinie (Richtlinie 1999/94/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen) festgelegt. Diese Richtlinie lässt einen grossen Spielraum offen und die Praxis ist in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich. Eine europäische Energieetikette existiert nach wie vor nicht. Die vorgeschlagenen Änderungen stehen in Einklang mit der Richtlinie. Die Grundlagen zur Erhebung der Euro-Abgasstufe beruhen auf der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Massnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung, welche be-



reits in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verwendet wird (VTS Anhang 5, Ziff. 211, lit. a).