



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

Oktober 2021 (Vernehmlassungsentwurf)

---

# **Erläuternder Bericht zur Revision der Energieeffizienzverordnung (Neue Berechnungsmethodik Energieetikette Perso- nenwagen)**

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Grundzüge der Vorlage .....	1
1.1	Ausgangslage .....	1
1.2	Zielsetzung .....	1
1.3	Neue Berechnungsmethodik .....	2
1.4	Anpassung bei den allgemeinen Bestimmungen .....	2
2.	Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden .....	3
3.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft .....	3
4.	Verhältnis zum europäischen Recht .....	3

# 1. Grundzüge der Vorlage

Mit den geplanten Änderungen der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (EnEV, SR 730.02) werden Anpassungen bei der Berechnungsmethodik zur Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienzkategorien vorgenommen. Zudem wird in den allgemeinen Bestimmungen eine Anpassung gemacht.

## 1.1 Ausgangslage

Die Vorschriften über die Angaben des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern unterstützen die Fahrzeugkäuferinnen und -käufer wie auch Fahrzeugmieterinnen und -mieter im Kauf- bzw. Mietprozess (Langzeitmieten bzw. Auto-Abos). Die Informationen stellen sicher, dass u.a. der Verbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und (bei Personenwagen) die Energieeffizienz-Kategorie transparent ausgewiesen werden und so beim Entscheid darüber, welches Fahrzeug man künftig fahren möchte, miteinbezogen werden können. Die Energieetikette für Personenwagen muss bei jedem Neuwagen gut sichtbar angebracht sein und informiert die Interessentinnen und Interessenten am Verkaufs- bzw. Ausstellungsort.

Die aktuelle Methodik zur Berechnung der Energieeffizienzkategorien sieht vor, dass das Marktangebot – auf Basis der Typengenehmigungen (TG) – jährlich rangiert nach ihrer jeweiligen Energieeffizienz in sieben gleich grosse Teile – die Kategorien A bis G – aufgeteilt wird. Voraussichtlich gegen Ende 2021 wird es möglich sein, Fahrzeuge anstatt über generische TG mittels fahrzeugspezifischer Daten (CoC) zuzulassen. Es ist davon auszugehen, dass grössere Marktakteure rasch bereit sein werden, ihre Modelle mittels CoC zuzulassen und somit die TG bereits ab 2022 bei der Zulassung der betroffenen Fahrzeugkategorien an Bedeutung verlieren wird. Für die Energieetikette bedeutet dies, dass zukünftig kein flächendeckendes Marktangebot auf Basis der TG mehr abgebildet werden kann. Die TG wurden zudem stark durch Modelle mit Verbrennungsmotoren geprägt. Für viele Verbrenner-Modelle wurden häufig zahlreiche TG erstellt, um die verschiedenen Versionen abzubilden. Bei den Elektrofahrzeugen wurde im Gegensatz dazu oft nur eine sehr geringe Anzahl an TG pro Modell erstellt, da die Anzahl Versionen kleiner ist. Dies führte dazu, dass effiziente Elektrofahrzeuge unterrepräsentiert sind bei der Kategorieneinteilung, was gewisse Verzerrungen bei der Berechnung der Kategoriengrenzen zur Folge hat. So schaffen es bisher auch Modelle in die Energieeffizienzkategorie A, die einen Verbrauch aufweisen, dessen CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich über dem Zielwert von 118 g/km liegt.

## 1.2 Zielsetzung

Mit dieser EnEV-Revision soll die Berechnungsmethodik zur Festlegung der Kategoriengrenzen und zur Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienzkategorien überarbeitet werden. Die neue Berechnungsmethodik verfolgt dabei folgende Ziele:

- Die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien soll besser mit den CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften im Einklang stehen und deren Erreichung noch besser unterstützen.
- Bei der Einteilung soll weiterhin auch der Energieeinsatz zur Herstellung der Treibstoffe sowie des Stroms berücksichtigt werden, weshalb auch weiterhin die Primärenergie-Benzinäquivalente als Basis verwendet werden sollen.
- Die Energieeffizienz dient weiterhin als Kriterium zur Einteilung in die Energieeffizienz-Kategorien. Eine reine CO<sub>2</sub>-Etikette ist nicht im Sinne des Energiegesetzes, da damit gewisse Technologien, die zwar nicht sehr CO<sub>2</sub>-intensiv wohl aber energieintensiv sind, bevorzugt behandelt würden. Zudem wäre eine reine CO<sub>2</sub>-Etikette auf Basis der aktuellen Rechtsgrundlage (EnG) unzulässig.

Im Hinblick auf die Abschaffung der Schweizer Typengenehmigungen und der Einführung der CoC-basierten, fahrzeugscharfen Zulassung ist die Abbildung des Marktangebotes wie bisher praktisch nicht mehr möglich. Daher soll die Anpassung der Berechnungsmethodik auf die neue Situation bei

den Fahrzeugdaten (Wegfall der TG) ausgerichtet und gleichzeitig die bisherigen Verzerrungen vermieden werden. Der Wegfall der TG hat auch Auswirkungen auf die Berechnung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Mittels Revision von Artikel 12 Absatz 3 wird diesem Umstand Rechnung getragen.

### 1.3 Neue Berechnungsmethodik

Die neue Berechnungsmethodik sieht vor, einen Benchmark auf Basis des CO<sub>2</sub>-Zielwerts gemäss Art. 17b Abs. 2 Bst. a der Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (641.711) zu definieren. Dieser würde in Primärenergie-Benzinäquivalente umgerechnet und die Kategoriengrenze zwischen den Kategorien B und C definieren. Die restlichen Kategoriengrenzen werden mittels 20%-Ab-/Zuschlägen berechnet. Diese 20% berechnen sich jeweils auf Basis des Primärenergie-Benzinäquivalents (PE-BÄ), das dem CO<sub>2</sub>-Zielwert von 118 g/km entspricht. Für Fahrzeuge, die ausschliesslich über Werte verfügen, die nach der NEFZ-Prüfmethode gemessen wurden, werden spezifische Grenzen berechnet.

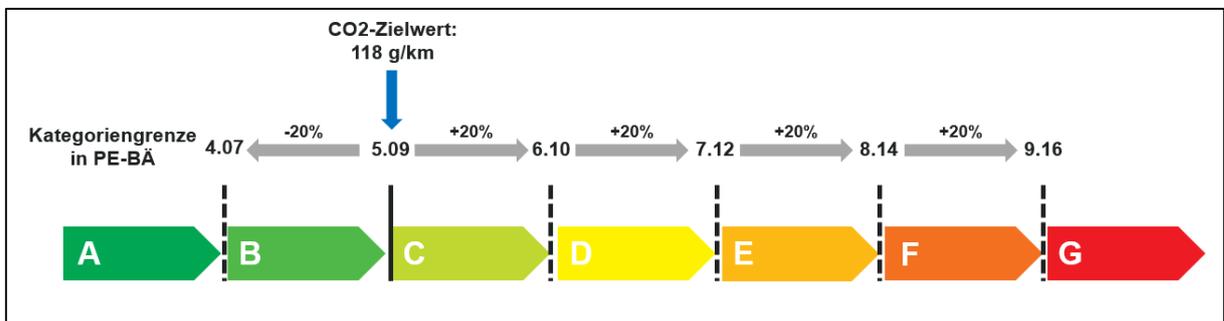


Abbildung 1: Darstellung der neuen Berechnungsmethodik auf Basis CO<sub>2</sub>-Zielwert 118 g/km (gemäss WLTP)

Insgesamt führt die Umstellung der Berechnungsmethodik im Vergleich zum Status Quo zu einer ambitionierteren Einteilung. Nur wirklich effiziente Modelle werden in die Kategorien A und B eingeteilt sein; die restlichen Modelle verteilen sich auf die Kategorien C bis G. Die neue Methodik erlaubt zudem eine bessere Differenzierung bei Elektrofahrzeugen (es werden nicht mehr alle E-Modelle in Kategorie A sein). Dies ist im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme von Elektrofahrzeugen mit unterschiedlicher Energieeffizienz wichtig. Auch die Plug-in-Hybrid-Modelle (PHEV) werden besser über die Kategorien A bis G verteilt. Dies stellt in Bezug auf die teilweise hohen Realverbrauchsabweichungen sowie die hohen Verbräuche im elektrischen Betrieb ein wichtiges Element zu einer realistischeren Einordnung der PHEV dar. Durch die starke Zunahme des Marktanteils und Marktangebots an effizienten Elektrofahrzeugen werden jedoch auch weiterhin viele Fahrzeuge in den Kategorien A und B zu finden sein.

### 1.4 Anpassung bei den allgemeinen Bestimmungen

Die Mobilitätsbranche befindet sich im Wandel und so entstehen auch neue Geschäftsmodelle. Die Langzeitmiete (sog. Autoabos) von neuen Fahrzeugen über mehrere Jahre ist ein Angebot, das in den letzten Monaten sehr aktiv auf dem Markt angeboten wird. Dabei hat der Kunde die Wahl zwischen verschiedenen Neuwagen. Die Präzisierung in Artikel 2 stellt klar, dass diese neuen Angebote (nebst dem klassischen Verkauf) ebenfalls unter "Abgeben" und damit unter den Geltungsbereich der EnEV fallen.

## **2. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund, Kantone und Gemeinden**

Durch die EnEV-Revision ergibt sich kein permanenter Zusatzaufwand für den Vollzug beim Bund. Einzig bei der Einführung ist mit einem leicht erhöhten Kommunikationsaufwand sowie geringen Umstellungskosten zu rechnen. Eine intensive Kommunikation und Koordination mit Kantonen, Branche, Öffentlichkeit und weiteren betroffenen Akteurinnen und Akteuren muss sichergestellt werden. Die Umstellung der Berechnungsmethodik wird zu Verschiebungen bei der Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienz-Kategorien führen, die es aufgrund der jährlichen Aktualisierung jedoch bisher schon gab. Dabei ist mit einer gewissen Verschärfung bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu rechnen, die sich auf die Einnahmen der Kantone durch die kantonale Motorfahrzeugsteuer auswirken kann – falls die Energieetikette als Basis zu deren Berechnung dient. Dem gegenüber steht die aktuelle Marktentwicklung mit einer deutlichen Zunahme von Elektrofahrzeugen und effizienten Hybriden bzw. Plug-in-Hybriden.

## **3. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Die Angaben des Energieverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Kennzeichnung von Fahrzeugen erfüllen den Zweck, Informationsdefizite abzubauen. Käufer von Personenwagen profitieren von erhöhter Transparenz und erhalten mit der Energieetikette bzw. mit den Angaben zu Verbrauch und Emissionen die Möglichkeit, gezielter ihren Kaufentscheid zu treffen und die Energieeffizienz angemessen einzubeziehen. Die neue Berechnungsmethodik unterstützt die Erreichung sowohl der CO<sub>2</sub>-Zielwerte wie auch der Ziele im Bereich Energieeffizienz. Die Anpassungen, die aufgrund der vorliegenden Revision gemacht werden müssen, können im Zuge der bestehenden jährlichen Aktualisierungen erfolgen. Somit entstehen den Branchenakteuren keine zusätzlichen finanziellen oder personellen Aufwände.

## **4. Verhältnis zum europäischen Recht**

Für die Kennzeichnung von neuen Personenwagen gibt die Richtlinie 1999/94/EG den Rahmen vor, nach dem die EU-Mitgliedsstaaten ihre eigenen Vorschriften in der nationalen Gesetzgebung ausgestalten. Insbesondere die Berechnungen zur Einteilung von Personenwagen in Energieeffizienz-Kategorien und die konkrete Ausgestaltung der Etiketle sind dabei nicht vorgegeben. Die Schweiz orientiert sich bei der Umsetzung der Kennzeichnung von Personenwagen an den erwähnten Rahmenvorgaben der Europäischen Union und berücksichtigt die Erfahrungen im europäischen Kontext.