



November 2019

Erläuterungen

zur Änderung der Verordnung des UVEK über Angaben zur Energieeffizienz neuer Personenwagen (VEE-PW)

1. Ausgangslage

Gemäss Artikel 12 der Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (EnEV; SR 730.02) betreffend Angaben des Energieverbrauchs und CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen passt das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Energieeffizienz-Kategorien aufgrund der Datenerhebung zu den angebotenen Fahrzeugtypen jährlich an. Zudem passt es jährlich den Durchschnitt der CO₂-Emissionen an. Es prüft weiter jährlich die Faktoren für die Berechnung der Benzinäquivalente, der Primärenergie-Benzinäquivalente und der CO₂-Emissionen der Vorprozesse und passt sie an die neuen Erkenntnisse der Wissenschaft und der Technik sowie an die internationalen Entwicklungen an.

Aufgrund der am 23. Oktober 2019 vom Bundesrat verabschiedeten Revision der EnEV, anlässlich derer der Anhang 4.1 komplett überarbeitet und die Energieetikette weiterentwickelt wurde, gibt das UVEK diese Daten dieses Jahr erst im November bekannt und setzt sie auf den 1. Januar 2020 in Kraft.

2. Die wichtigsten Änderungen

Mit der am 23. Oktober 2019 vom Bundesrat beschlossenen EnEV-Revision wurde die Berechnungsmethodik zur Berechnung der Grenzen der Energieeffizienz-Kategorien neuer Personenwagen geändert. Neu wird das Leergewicht bei der Einteilung nicht mehr berücksichtigt. Dies wird bei der jährlichen Anpassung der Kategoriengrenzen für das Jahr 2020 umgesetzt. Durch die jährliche Neueinteilung wird sichergestellt, dass die angebotenen Fahrzeuge jeweils in sieben gleichgrosse Kategorien eingeteilt sind. Autokäuferinnen und Autokäufer erhalten dadurch die Gewähr, dass in der Kategorie A jeweils nur die energieeffizientesten Fahrzeuge zu finden sind.

Aufgrund der Umstellung vom bisherigen Prüfverfahren NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auf das neue Prüfverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures) per 1. Januar 2020 müssen künftig sämtliche Angaben in den Kundeninformationen auf WLTP-Werten basieren, sofern solche vorhanden sind. Da es weiterhin Modelle – wie beispielsweise Lagerfahrzeuge – gibt, die lediglich über NEFZ-Angaben verfügen und für die keine WLTP-Werte berechnet werden können, wurden gestützt auf Artikel 17a Absatz 1



EnEV zusätzlich Kategoriengrenzen auf Basis des NEFZ berechnet und es sollen besondere Kennzeichnungsvorschriften für NEFZ-Fahrzeuge erlassen werden.

Der Durchschnitt der CO₂-Emissionen der erstmals immatrikulierten serienmässig hergestellten Personenwagen wird gemäss Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b EnEV durch das UVEK berechnet und festgelegt. Er betrug bisher 137 Gramm pro Kilometer (g/km). Für das **Jahr 2020 liegt er neu bei 174 g/km¹**. Die Gründe für die Zunahme der CO₂-Emissionen sind insbesondere auf die Umstellung auf das neue Messverfahren WLTP zurückzuführen. Eine Rolle spielt aber auch die immer schwerer werdende Neuwagenflotte, der nochmals gestiegene Anteil der Allradfahrzeuge sowie der rückläufige Anteil der Dieselfahrzeuge.

Die Höhe des biogenen Anteils des Treibstoffgemischs aus Erdgas und Biogas wird neu direkt auf Stufe Bundesratsverordnung (also in der EnEV) festgelegt und nicht mehr wie bisher an das UVEK delegiert.

3. Berechnungsgrundlagen

Die Faktoren für die Berechnung der Benzinäquivalente, der Primärenergie-Benzinäquivalente und der CO₂-Emissionen aus den Vorprozessen wurden aktualisiert. Dabei ergaben sich – mit Ausnahme von der Elektrizität und von Erdgas/Biogas – nur geringfügige Veränderungen bei den gebräuchlichsten Treibstoffen.

Bei der Elektrizität wurde der Lieferantenstrommix auf Basis der aktuellsten verfügbaren Daten neu berechnet. Dieser enthält geringere Anteile von Kernenergie und nicht überprüfbareren Energieträgern sowie höhere Anteile von erneuerbaren Energieträgern. Entsprechend reduzieren sich die Primärenergie-Benzinäquivalente für Elektrizität um 11 Prozent. Beim Treibstoffgemisch aus Erdgas/Biogas wird neu ein Biogasanteil von 20 Prozent berücksichtigt. Zudem wurden verschiedene Grundlagendaten basierend auf neuen Studien zur Erdgasförderung aktualisiert. Insgesamt reduzierten sich die Primärenergie-Benzinäquivalente dadurch um knapp 5 Prozent. Zudem veränderten sich die Faktoren für Autogas (LPG) sowie das Treibstoffgemisch E85, beide Treibstoffe spielen aber in der Schweiz für Personenwagen praktisch keine Rolle.

4. Verhältnis zum internationalen Recht

Die Kennzeichnungspflicht für neue Personenwagen basiert nicht auf Verpflichtungen aufgrund internationaler Abkommen. Es handelt sich um einen Bereich, den die Schweiz autonom regeln kann.

5. Datum des Inkrafttretens

Die Departementsverordnung tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

¹ Für NEFZ-Fahrzeuge, die noch nicht über WLTP-Werte verfügen, beträgt der Wert 142 g/km.