



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Energie BFE
Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Energie BFE, Bundesamt für Strassen ASTRA

Einführung WLTP in der Schweiz

FAQ

Stand: Juni 2018



Inhalt

1. Allgemeine Fragen zum WLTP	3
1.1. Wofür steht WLTP?	3
1.2. Was ist der Unterschied zwischen WLTP und WLTC?	3
1.3. Warum wird der WLTP eingeführt?	3
1.4. Wie unterscheiden sich NEFZ und WLTP?	3
1.5. Wann wird der WLTP eingeführt?	3
1.6. Welche Fahrzeugarten sind betroffen?	3
1.7. Betreffen die Umstellungen mein Fahrzeug, das bereits in Betrieb ist?	4
2. Verbrauchs- und CO ₂ -Angaben	4
2.1. Wie hängen Verbrauch und CO ₂ -Emissionen zusammen?	4
2.2. Ändern sich Verbrauch und CO ₂ mit der Umstellung auf WLTP?	4
2.3. Wirkt sich die Umstellung auf WLTP für alle Modelle gleich aus?	4
2.4. Sind die Verbrauchsangaben nach WLTP realistisch?	4
3. Schadstoffemissionen	5
3.1. Was haben Schadstoff- und CO ₂ -Emissionen sowie Verbrauch miteinander zu tun?	5
3.2. Was haben die Schadstoff-Grenzwerte und die CO ₂ -Zielwerte miteinander zu tun?	5
3.3. Was bedeutet die Umstellung auf WLTP in Bezug auf die Schadstoffemissionen?	5
3.4. Werden Dieselfahrzeuge unter WLTP und der neuen Abgasgesetzgebung sauberer?	5
3.5. Was bedeutet RDE und welche Abgasbestandteile werden gemessen?	5
3.6. Welche Fahrzeuge fallen unten den Geltungsbereich der neuen Abgasnormen?	5
4. Verwendung WLTP für Käuferinformation: Werbung, Kommunikation, Verkaufsunterlagen und Onlineangaben	6
4.1. Wie und wann werden die WLTP-Angaben den Fahrzeugkäufern zur Verfügung gestellt?	6
4.2. Welche Verbrauchs- und CO ₂ -Werte müssen Händler in der Werbung und den Verkaufsunterlagen angeben?	6
4.3. Welche Werte sind für die Bestimmung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer relevant?	6
5. Verwendung von WLTP-Werten in der Energieetikette	6
5.1. Welche Verbrauchswerte werden auf der Energieetikette abgebildet?	6
5.2. Welche Werte werden zur Berechnung der Energieeffizienzklasse verwendet?	6
6. WLTP und CO ₂ -Zielwerte	7
6.1. Werden die Zielwerte aufgrund der WLTP-Einführung angepasst?	7
6.2. Ab wann gelten WLTP-Werte für die Überprüfung, ob Importeure die CO ₂ -Zielvorgabe einhalten?	7
6.3. Was versteht man unter den sogenannten NEFZ 2.0-Werten?	7
6.4. Wird es einen «Umrechnungsfaktor» WLTP-NEFZ für CO ₂ Angaben geben?	7
6.5. Sind die NEFZ 2.0-Werte mit den bisherigen Werten vergleichbar?	7
6.6. Welche Gewichtswerte werden unter WLTP für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe verwendet?	7
6.7. Welche Werte muss ein Importeur angeben, der CoC-Daten geltend machen will?	7
7. Technische Fragen	8
7.1. Welche Werte müssen Importeure von unter WLTP genehmigten Fahrzeugen für das Erlangen einer Schweizer Typengenehmigung bzw. Datenblatt angeben?	8
7.2. Gibt es analog zur EU ab dem 1.9.2018 eine längere Übergangsfrist, während der auslaufende Fahrzeugserien auch ohne WLTP-Werte noch zugelassen werden dürfen?	8
8. Rechtliche Grundlagen WLTP	8
8.1. Welches ist die rechtliche Grundlage für die Einführung des WLTP in der EU?	8
8.2. Welche rechtlichen Grundlagen gelten in der Schweiz?	9



1. Allgemeine Fragen zum WLTP

1.1. Wofür steht WLTP?

Der WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) ist ein Prüfverfahren für den Treibstoffverbrauch und die Emissionen von leichten Motorfahrzeugen. Es soll einerseits praxisnähere Werte im Vergleich zum bisherigen Prüfverfahren nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) liefern und andererseits einen weltweiten Vergleich zwischen Fahrzeugen in Bezug auf Verbrauch und Emissionen ermöglichen.

1.2. Was ist der Unterschied zwischen WLTP und WLTC?

Die umfassende Abkürzung WLTP steht für „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures“, wobei man darunter den Prüfzyklus sowie den kompletten Prüfprozess einschliesslich der Messbedingungen und Prüfbestimmungen versteht.

Die Abkürzung WLTC steht für „Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Cycle“, wobei hier lediglich der Prüfzyklus selbst gemeint ist. Unter Prüfzyklus wird das Fahrprofil auf dem Rollenprüfstand verstanden (die im Labor virtuell abgefahrene Strecke und die vorgegebenen Geschwindigkeiten).

1.3. Warum wird der WLTP eingeführt?

Die mit dem bisher geltenden Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessenen Verbräuche und Emissionen werden im realen Fahrbetrieb oft deutlich überschritten. Die Abweichung hat seit der Einführung des NEFZ kontinuierlich zugenommen. Daher wird seit September 2017 schrittweise auf das neue Prüfverfahren WLTP umgestellt. Dies soll die Abweichung von Verbrauch und Abgas-Emissionen zwischen Alltags- und Laborbedingungen wieder verringern.

1.4. Wie unterscheiden sich NEFZ und WLTP?

Die Messung erfolgt wie beim bisher gültigen NEFZ-Messverfahren auf dem Prüfstand unter Laborbedingungen. Die Hauptunterschiede der beiden Prüfverfahren liegen einerseits in unterschiedlichen Prüfbedingungen und andererseits in der Anpassung des Prüfzyklus.

Der WLTC ist dynamischer und zeichnet sich durch eine höhere Durchschnitts- sowie Höchstgeschwindigkeit und Länge im Vergleich zum NEFZ aus.

Hinsichtlich der Prüfbedingungen werden verschiedene Aspekte, wie der Einfluss der Aerodynamik und von zusätzlichem Gewicht durch optionale Ausstattungselemente stärker berücksichtigt. Weiter werden die Schaltpunkte für manuelle Getriebe nicht mehr in Abhängigkeit der Geschwindigkeit vorgegeben, sondern individuell für jedes Fahrzeug bestimmt.

Ein Vergleich der beiden Messverfahren ist z.B. verfügbar unter: <http://wltpfacts.eu/from-nedc-to-wltp-change/>

1.5. Wann wird der WLTP eingeführt?

Der WLTP wird in der EU sowie in der Schweiz seit September 2017 schrittweise eingeführt. Erste Modelle können also heute bereits unter dem WLTP-Verfahren typengenehmigt und zum Verkehr zugelassen werden. Ab September 2018 müssen alle neuzugelassenen Fahrzeuge über WLTP-Messwerte verfügen.

Zur Berechnung der CO₂-Zielwerte, der CO₂-Sanktionen sowie für die Angaben in der Werbung und auf der Energieetikette werden aber weiterhin NEFZ-Werte verwendet.

1.6. Welche Fahrzeugarten sind betroffen?

Es sind grundsätzlich Neufahrzeuge der Kategorie M1 (Personenwagen) und ab September 2018 auch N1 (Lieferwagen und leichte Sattelschlepper bis 3.5t) von den CO₂-Emissionsvorschriften und folglich von der Einführung des neuen Prüfverfahrens betroffen.



1.7. Betreffen die Umstellungen mein Fahrzeug, das bereits in Betrieb ist?

Nein, von der Umstellung auf WLTP sind nur neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge frühestens seit September 2017 betroffen.

2. Verbrauchs- und CO₂-Angaben

2.1. Wie hängen Verbrauch und CO₂-Emissionen zusammen?

Die CO₂-Emissionen und der Treibstoffverbrauch sind direkt proportional. Verbrennt man einen Liter Benzin, entstehen dabei ca. 2.3 kg CO₂. Bei der Verbrennung von Diesel entsteht aufgrund der höheren Dichte etwas mehr CO₂, nämlich rund 2.6 kg pro Liter Treibstoff.

2.2. Ändern sich Verbrauch und CO₂ mit der Umstellung auf WLTP?

Angesichts der realistischeren Messvorgaben ist im Vergleich zum NEFZ eine bessere Annäherung der Labortests an den realen Fahrbetrieb zu erwarten (u.a. höhere Fahrzeugprüfmasse, genauere Vorgabe der Reifentestbedingungen, höhere Durchschnittsgeschwindigkeit beim Befahren des Prüfzyklus, siehe Frage 1.4).

Durchschnittlich über alle Fahrzeugmodelle werden etwas höhere Verbrauchs- und CO₂-Werte erwartet. Wie stark sich jedoch die beobachtete Diskrepanz zwischen den Alltags- und den Laborwerten verringern wird, kann aufgrund der fehlenden Datengrundlage noch nicht beurteilt werden. Das Joint Research Centre (JRC) der Europäischen Kommission hat in einer Studie den Einfluss der Umstellung auf WLTP modelliert. Für den EU-Absatzmix ergab sich dabei eine durchschnittliche Erhöhung der CO₂-Emissionen um 21% im Vergleich zu den Angaben nach NEFZ¹. Allerdings wirkt sich die Umstellung auf WLTP nicht für alle Modelle gleich aus (siehe Frage 2.3)

2.3. Wirkt sich die Umstellung auf WLTP für alle Modelle gleich aus?

Nein. Die Umstellung auf WLTP wirkt sich für verschiedene Fahrzeugtypen unterschiedlich aus. Verbrauch und Emissionen von Fahrzeugen mit grossvolumigen Motoren werden voraussichtlich im Vergleich zu kleineren Motoren prozentual weniger stark steigen, da das Fahrprofil des Prüfzyklus einen geringeren Anteil ihrer Leistung erfordert und sie im Labortest weniger hochtourig gefahren werden müssen.

2.4. Sind die Verbrauchsangaben nach WLTP realistisch?

Um die Verbrauchswerte von Fahrzeugen verschiedener Hersteller vergleichen zu können, müssen diese unter einheitlichen Bedingungen ermittelt werden. Zu diesem Zweck wurde der NEFZ in seiner bisherigen Form 1992 eingeführt (in ursprünglicher Form bereits anfangs 1970er Jahre). Die zunehmende Schere zwischen NEFZ und Realbetrieb ist gemäss Studien im Auftrag der europäischen Kommission² auf vier Hauptgründe zurückzuführen: erstens andere Umgebungsbedingungen, Fahrzeuggebrauch und –gewicht, zweitens Faktoren, die im Messverfahren nicht abgebildet werden wie etwa die Klima- und Lichtenanlage, drittens Optimierungen der Messungen innerhalb der erlaubten Flexibilitäten, und zuletzt Technologien, die spezifisch auf das NEFZ-Prüfverfahren zugeschnitten sind.

Da das WLTP auf die Eigenschaften moderner Fahrzeuge angepasst wurde, ist zu erwarten, dass sich die Abweichungen zwischen Verbrauch und Emissionen im Realbetrieb und unter Testbedingungen ca. halbieren werden (von derzeit 42% unter dem NEFZ auf rund 20% unter WLTP). Daten und Erfahrungswerte zur Übereinstimmung der Messwerte nach WLTP sind jedoch derzeit noch ausstehend, erwartungsgemäss wird jedoch die Differenz nicht ganz verschwinden.

¹ Publications Office of the European Union 2017: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Online: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC107662>

² TNO, im Auftrag von DG Klima (2016): Supporting analysis on real-world light-duty vehicle CO₂ emissions. Online: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/analysis_ldv_co2_emissions_en.pdf



3. Schadstoffemissionen

3.1. Was haben Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie Verbrauch miteinander zu tun?

Bei der Verbrennung werden Treibstoffe in Kohlendioxid (CO₂) und Wasser umgewandelt. Die CO₂-Emissionen hängen dabei direkt vom Treibstoffverbrauch ab. Da in der Praxis Treibstoffe nur unvollständig verbrennen, entstehen daneben Schadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO), flüchtige Kohlenwasserstoffe (HC), Stickstoffoxide (NO_x) und Feinstaubpartikel.

Um die CO₂-Emissionen zu reduzieren, werden Verbrennungsmotoren stetig mit höheren Drücken betrieben, was die Verbrennungstemperatur erhöht. Dabei gibt es einen Zielkonflikt zwischen der CO₂-Reduktion und der Bildung von Stickoxiden: je besser die Verbrennung (und damit je tiefer die CO₂-Emission), desto höher die Temperatur und desto mehr NO_x entsteht.

Das Problem der erhöhten NO_x-Emissionen kann aber durch Abgasnachbehandlungssysteme (NO_x-Speicherkatalysator oder SCR-Technologie) gelöst werden.

In den vorgegebenen Emissionsmessungen (bisher NEFZ, neu WLTP) werden im selben Verfahren sowohl Verbrauch und CO₂-Emissionen als auch der Schadstoffausstoss ermittelt.

3.2. Was haben die Schadstoff-Grenzwerte und die CO₂-Zielwerte miteinander zu tun?

Damit werden unterschiedliche Dinge geregelt, es gilt zwischen CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen zu unterscheiden. Die Schadstoffgrenzwerte sind in den sogenannten Euro-Abgasnormen verankert, damit werden Mensch, Tier und Pflanzen vor unmittelbar giftigen Stoffen geschützt. Die CO₂-Zielwerte sind in der Gesetzgebung zum Klimaschutz geregelt, damit soll eine langfristige, gefährliche Erwärmung des globalen Klimas verhindert werden.

3.3. Was bedeutet die Umstellung auf WLTP in Bezug auf die Schadstoffemissionen?

Die erhöhten Anforderungen, einerseits durch die Einführung des WLTP, welcher den realen Fahrbetrieb besser repräsentiert, andererseits durch Schadstoffmessungen auf der Strasse (Real Driving Emissions, RDE), haben tiefere Schadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb zum Ziel.

3.4. Werden Dieselfahrzeuge unter WLTP und der neuen Abgasgesetzgebung sauberer?

Die neuen Abgasgesetzgebungen Euro 6c/d beinhalten nebst der Berücksichtigung des WLTP auch ergänzende Schadstoffmessungen auf der Strasse (RDE) und die Verpflichtung der Hersteller, die Funktionen der Abgasreinigung in der Motorsteuerung offenzulegen. Die mit den neuen Emissionsgrenzwerten einhergehenden Bemühungen der Hersteller, die Abgasnachbehandlungssysteme zu optimieren, dürften dazu führen, dass Dieselfahrzeuge zunehmend sauberer werden.

3.5. Was bedeutet RDE und welche Abgasbestandteile werden gemessen?

Seit September 2017 werden die im Labor durchgeführten WLTP-Messungen durch den sogenannten RDE-Test (Real Driving Emissions) ergänzt. Dabei werden Schadstoffemissionen wie Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x) sowie die Partikelanzahl (PN) direkt auf der Strasse mit Hilfe sogenannter PEMS-Messgeräte (Portable Emission Measurement Systems) auf einer definierten Strecke ermittelt. Die aus den Messungen auf der Strasse resultierenden Emissionen dürfen um den sog. Konformitätsfaktor über den Werten der Prüfstandsmessung liegen.

Obwohl die CO₂-Emissionen bei der RDE-Messung parallel zu den Schadstoffemissionen ermittelt werden, werden diese für die Herstellerangaben und im Rahmen der CO₂-Emissionsvorschriften aktuell nicht berücksichtigt.

3.6. Welche Fahrzeuge fallen unten den Geltungsbereich der neuen Abgasnormen?

Die Einführung der neuen Abgasgesetzgebung Euro 6c/6d, welche das Messen der Fahrzeuge am Rollenprüfstand unter WLTP und auf der Strasse unter RDE vorschreibt, erfolgt gestaffelt. Neue Fahrzeugtypen müssen seit September 2017 die Abgasnorm Euro 6c erfüllen, ab September 2018 müssen alle in die Schweiz importierten PWs die Norm erfüllen, damit sie noch erstzugelassen werden können. Ab September 2019 gilt dann dementsprechend die Euro 6d-Norm.



Fahrzeuge, die nach der bisherigen Abgasnorm Euro 6b typengenehmigt wurden, können in der Schweiz erstzugelassen werden, wenn sie bis Ende August 2018 in die Schweiz importiert werden. Eine Beschränkung der Zulassung für Fahrzeuge, die bis zu diesem Datum importiert und ordentlich verzollt werden, ist nicht vorgesehen.

4. Verwendung WLTP für Käuferinformation: Werbung, Kommunikation, Verkaufsunterlagen und Onlineangaben

4.1. Wie und wann werden die WLTP-Angaben den Fahrzeugkäufern zur Verfügung gestellt?

Die Umstellung auf WLTP bei der Energieetikette und den Angaben in der Werbung und Verkaufsunterlagen erfolgt per 1.1.2020. Bis dahin dürfen in Verkaufsunterlagen oder Preislisten neben den vorgeschriebenen NEFZ-basierten Angaben auch WLTP-basierte Werte abgebildet sein. Diese müssen aber klar als solche gekennzeichnet sein.

4.2. Welche Verbrauchs- und CO₂-Werte müssen Händler in der Werbung und den Verkaufsunterlagen angeben?

Die aktuell gültigen Vorschriften in Bezug auf die Angaben des Energieverbrauchs und der Kennzeichnung von Fahrzeugen gemäss Anhang 4.1 der Energieeffizienzverordnung (EnEV) bleiben in Kraft und müssen eingehalten werden. Die NEFZ-Werte sind bis am 31.12.2019 obligatorisch für die Angaben auf der Energieetikette, in der Werbung und in Verkaufsunterlagen.

WLTP-basierte Angaben können zusätzlich zu den Angaben, die in der EnEV vorgeschrieben sind, gemacht werden. Die zusätzlichen Angaben gemäss WLTP-Fahrzyklus müssen dabei klar als solche gekennzeichnet sein und auf den offiziellen Messungen basieren.

Die Umstellung auf WLTP bei der Energieetikette und den Angaben in der Werbung und Verkaufsunterlagen erfolgt per 1.1.2020.

4.3. Welche Werte sind für die Bestimmung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer relevant?

Der Bund hat mit der Umstellung auf WLTP-Werte per 1.1.2020 die Basis dafür geschaffen, dass die Kantone ihre Motorfahrzeugsteuern auf den neuen Fahrzyklus ausrichten können. Die konkrete Ausgestaltung der gesetzlichen Regelungen für die kantonalen Motorfahrzeugsteuern und die Umsetzung (inkl. Zeitpunkt der Umstellung auf WLTP) liegt hingegen in der Hoheit der Kantone. Von der Umstellung auf WLTP sind nur neue, keine bestehenden Fahrzeuge betroffen.

5. Verwendung von WLTP-Werten in der Energieetikette

5.1. Welche Verbrauchswerte werden auf der Energieetikette abgebildet?

Die NEFZ-Werte sind für die Angaben auf der Energieetikette bis am 31.12.2019 obligatorisch. WLTP-basierte Angaben können lediglich zu Informationszwecken in Verkaufsunterlagen, Preislisten und dem Internet aufgeführt werden und müssen dabei deutlich als solche deklariert werden.

Die Energieetikette bleibt unverändert und muss den gültigen Vorgaben der Verordnung entsprechen. Die Umstellung auf WLTP bei der Energieetikette erfolgt per 1.1.2020.

5.2. Welche Werte werden zur Berechnung der Energieeffizienzklasse verwendet?

Die Berechnung der Energieeffizienzklasse erfolgt zurzeit noch auf Basis von NEFZ-Werten, da für den Grossteil aller Typengenehmigungen in der Schweiz lediglich NEFZ-Werte zur Verfügung stehen und diese bis Ende 2020 generell verfügbar sein werden. Die Umstellung auf WLTP bei der Energieetikette erfolgt per 1.1.2020.



6. WLTP und CO₂-Zielwerte

6.1. Werden die Zielwerte aufgrund der WLTP-Einführung angepasst?

In der EU gilt für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften bis Ende 2020 eine Übergangsphase. Während dieser Zeit bleiben die Zielwerte NEFZ-basiert (130 g CO₂/km, bzw. 95 g CO₂/km ab 2020). Ab 2021 gilt in der EU ein WLTP-basiertes Regime. Dabei wird, ausgehend vom 95-Gramm-Zielwert, basierend auf dem Verhältnis der WLTP- und NEFZ-Flottenemissionen des Jahres 2020 ein WLTP-Zielwert für jeden Hersteller berechnet.

Ab 2025 sollen weiterführende CO₂-Reduktionen auf Basis WLTP erfolgen; in der EU wird ein Vorschlag für diese Etappe derzeit politisch beraten³.

Für die Schweiz ist der Übergang von NEFZ-basierten Zielwerten auf WLTP-basierte Zielwerte noch nicht geregelt.

6.2. Ab wann gelten WLTP-Werte für die Überprüfung, ob Importeure die CO₂-Zielvorgabe einhalten?

Es gibt eine Übergangsphase von 2017 bis Ende 2020, während der einerseits WLTP-Messwerte physisch gemessen und erfasst werden und gleichzeitig weiterhin parallel NEFZ-Werte ausgewiesen werden. Für die Überprüfung der Zieleinhaltung sind bis Ende 2020 die NEFZ-Werte relevant. Damit führt auch die Schweiz die bisherige Praxis fort und orientiert sich am Vorgehen in der EU.

6.3. Was versteht man unter den sogenannten NEFZ 2.0-Werten?

Bei Fahrzeugen, die nach dem WLTP gemessen wurden, werden bis Ende 2020 weiterhin NEFZ-Werte ausgewiesen. Die WLTP-Messwerte werden dabei mittels der EU-Korrelationssoftware CO2MPAS auf NEFZ-Werte zurückgerechnet, in einigen Fällen werden die NEFZ-Werte weiterhin physisch gemessen sein. Diese „neuen“ NEFZ-Werte basieren auf teilweise angepassten Prüfbedingungen gemäss WLTP; sie werden als sog. NEFZ 2.0-Werte bezeichnet. Es wird erwartet, dass sie sich von den bisherigen, den NEFZ 1.0-Werten unterscheiden.

6.4. Wird es einen «Umrechnungsfaktor» WLTP-NEFZ für CO₂ Angaben geben?

Nein, diese komplexe Umrechnung findet mit Hilfe des Korrelationstools CO2MPAS der europäischen Kommission statt. Sie wird von den Herstellern, technischen Diensten und Typengenehmigungsbehörden bei der Vergabe von Typengenehmigungen nach EU-Recht vorgenommen.

6.5. Sind die NEFZ 2.0-Werte mit den bisherigen Werten vergleichbar?

Ob die künftig erfassten „NEFZ 2.0“-Werte mit den bisherigen „NEFZ 1.0“-Werten vergleichbar sind, kann erst abgeschätzt werden, wenn genügend Daten vorliegen. Neu werden leicht angepasste Prüfbedingungen für die Ermittlung der NEFZ 2.0-Werte vorgegeben, (sowohl bei der Umrechnung als auch bei der physischen Messung). Das Bundesamt für Energie BFE wird zusammen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA die Entwicklung verfolgen.

6.6. Welche Gewichtswerte werden unter WLTP für die Berechnung der individuellen Zielvorgabe verwendet?

Die Verwendung von Gewichtswerten aus den Schweizerischen Datenblättern bleibt bis auf Weiteres auch nach Einführung des WLTP gleich: Einem durch ein Datenblatt dokumentiertes Fahrzeug wird jeweils der höchste Leergewichtswert (und der höchste CO₂-Wert) aller abgedeckten Varianten zugewiesen. Auch bei der Berücksichtigung weiterer Datenquellen wird weiterhin das Leergewicht (Masse in fahrbereitem Zustand) verwendet.

6.7. Welche Werte muss ein Importeur angeben, der CoC-Daten geltend machen will?

Die Abklärungen diesbezüglich sind im Gange. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das Bundesamt für Energie (BFE) werden so rasch als möglich über die Anforderungen informieren.

³ Proposal for post-2020 CO₂ targets for cars and vans. Online, Stand 9.2.2018: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/proposal_en



7. Technische Fragen

7.1. Welche Werte müssen Importeure von unter WLTP genehmigten Fahrzeugen für das Erlangen einer Schweizer Typengenehmigung bzw. Datenblatt angeben?

Die diesbezüglichen Abklärungen sind im Gange. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) informiert laufend über die Anforderungen für die Erfassung der Daten, s. ASTRA-Website⁴.

7.2. Gibt es analog zur EU ab dem 1.9.2018 eine längere Übergangsfrist, während der auslaufende Fahrzeugserien auch ohne WLTP-Werte noch zugelassen werden dürfen?

In der Schweiz werden die technischen Anforderungen zur Immatrikulation von Fahrzeugen von der EU übernommen. Dabei gelten die analog zur EU festgelegten Übergangsbestimmungen, wobei das Datum des Fahrzeugimports bei der Immatrikulation massgebend ist.

Auf Basis dieser Übergangsbestimmungen ist es möglich, importierte Fahrzeuge, die vor dem 1.9.2018 bereits verzollt worden sind, erstmals in der Schweiz zuzulassen, ohne dass sie die strengeren Vorschriften erfüllen müssen.

8. Rechtliche Grundlagen WLTP

8.1. Welches ist die rechtliche Grundlage für die Einführung des WLTP in der EU?

Der Haupterlass zur Änderung des Messzyklus und –verfahrens und zur Dokumentation der neuen Verbrauchswerte ist die Verordnung (EU) 2017/1151.

Folgende Erlasse zur Änderung der Verordnung 2017/1151 wurden zudem bereits publiziert:

- Verordnung (EU) 2017/1154 der Kommission
- Verordnung (EU) 2017/1347 der Kommission

Zwecks Anpassung der CO₂-Regimes für Personenwagen sowie Lieferwagen und leichte Sattelschlepper wurden folgende Regelungen erlassen:

- Monitoring CO₂-Zielwerte bei LNF und Übergangsregime zu WLTP: Durchführungsverordnung 2017/1152 der Kommission
- Monitoring CO₂-Zielwerte bei PW und Übergangsregime zu WLTP: Durchführungsverordnung 2017/1153 der Kommission
- Änderung der Verordnung (EU) 2017/1153: Durchführungsverordnung (EU) 2017/1231 der Kommission

Weitere relevante Dokumente:

- Erläuterungen zum Übergangsregime und zu WLTP-basierten Zielwerten: Bekanntmachung der Kommission 2017/C 218/1
- Empfehlung zur Umstellung von Verbraucherinformationen und Labelling auf WLTP: Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission
- Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (MRA): https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Aussenwirtschaftspolitik_Wirtschaftliche_Zusammenarbeit/Wirtschaftsbeziehungen/Technische_Handelsbarrieren/Mutual_Recognition_Agreement_MRA0/MRA_Schweiz_EU.html
- WLTP-basierte Zielwerte für PW ab 2021: Delegierte Verordnung (EU) 2017/1502 der Kommission
- WLTP-basierte Zielwerte für LNF ab 2021: Delegierte Verordnung (EU) 2017/1499 der Kommission

⁴ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/fahrzeuge/homologation/news.html>



8.2. Welche rechtlichen Grundlagen gelten in der Schweiz?

Fahrzeuge, die bereits nach WLTP gemessen sind und deren Typengenehmigung zudem sogenannte NEFZ 2.0 Werte enthält, können aufgrund der gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsbestätigungen auch in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden.

Die Umstellung auf WLTP-basierte Zielwerte ab 2021 und die Verwendung von WLTP-Werten in der Energieetikette, Werbung, Kommunikation und Onlineangaben sind gesetzlich noch nicht geregelt. Bei der Einführung wird auf eine angemessene Übergangsfrist geachtet.