



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel +41 58 827 22 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Berne

Vernier/Genf, 25. Januar 2022

Vernehmlassung: Revision der Energieeffizienzverordnung 2021 (EnEV, SR 730.02)

Stellungnahme des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Im Namen des Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste Mobilitätsorganisation der Schweiz, danken wir Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zur Revision der Energieeffizienzverordnung 2021.

Einleitende Bemerkungen

Grundsätzlich begrüsst der TCS eine Anpassung der Berechnungsmethodik für die Einteilung von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern anhand derer Energieeffizienz. Wichtig ist wie vom Bundesamt für Energie vorgeschlagen, dass die Primärenergie-Benzinäquivalente weiterhin als Grundlage für die Betrachtung der Energieeffizienz dienen und auf eine Einteilung in Abhängigkeit der direkten CO₂-Emissionen verzichtet wird.

Die geplante Verknüpfung mit den CO₂-Emissionsvorschriften und die daraus folgende Verwendung des momentan geltenden Zielwert von 118 Gramm CO₂ pro Kilometer als Basis für die Energieeffizient-Einteilung erachtet der TCS ebenfalls als zielführend.

Hingegen ist der TCS der Meinung, dass sowohl die Einführung des neuen Systems als auch jede zukünftige Anpassung des Zielwerts schrittweise, d.h. mit einem „Fading-In“, erfolgen muss.

Detaillierte Stellungnahme

Eine Anpassung der Methodik zur Bestimmung der Energieeffizienz-Kategorien ist aus Sicht des TCS ab 2023 aus folgenden zwei Gründen notwendig:

- Die geplante Umstellung weg von der klassischen Typengenehmigung hin zu der direkten Verwendung der Konformitätsbescheinigung der Europäischen Union „CoC“ (Certificate of Conformity) verlangt eine Anpassung.
- Die bis anhin verwendete Methodik zur Bestimmung der Effizienz-kategorien und die daraus entstehende Einteilung der Neufahrzeuge bildet die reale Verteilung der Effizienz des Neuwagenangebots nur noch schlecht ab.

Der TCS teilt somit die Einschätzung des Bundesamt für Energie sowie die vorgeschlagene Methodik, empfiehlt aber eine Anpassung bei der Einführung der neuen Berechnungsgrundlage:

Generell hat der Vorschlag des Bundesamt für Energie, die Effizienz-kategoriegrenzen vom aktuell gültigen Zielwert (CO₂-Emissionsvorschriften) abhängig zu machen, den Vorteil, dass sich die Energieeffizienz-Kategorien nicht jedes Jahr ändern. So besteht für den Fahrzeughalter oder Neuwagenkäufer eine gewisse Planungssicherheit bei den Verkehrssteuern, wenn Kantone bei der Berechnung auf die Energieetikette abstellen.

Es gilt aber zu berücksichtigen, dass die Umstellung der Berechnungsmethodik voraussichtlich zu Verschiebungen bei der Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienz-Kategorien führen wird. Dabei ist insbesondere mit einer Verschärfung bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und bei den Plug-in-Hybriden zu rechnen. Dies kann sich auf die Höhe der kantonalen Verkehrssteuern auswirken, falls die Energieetikette als Basis zu deren Berechnung dient. Um die Verschärfung abzufedern, fordert der TCS, die Einführung der neuen Bewertung durch ein sog. „Fading-In“¹ für die Jahre 2023 und 2024 anzupassen. An dieser Stelle wird darauf hinweisen, dass die bereits für das Jahr 2022 durch das Bundesamt für Energie eingeführte Aggregation von Typengenehmigungen zu einer signifikanten Verschärfung der Kategoriegrenzen geführt hat.

Schliesslich fordert der TCS, dass auch eine zukünftige Anpassung des Zielwerte schrittweise zu erfolgen hat. Es ist nicht zielführend, und wäre für Fahrzeughalter und Neuwagenkäufer nicht nachvollziehbar, wenn die Energieeffizienz eines bestimmten Fahrzeugs von einem Tag auf den anderen mehrere Kategorien schlechter eingestuft wird.

¹ Konkret soll für das Jahr 2023 der Zielwert um 8 % erhöht werden. Dies würde den Benchmark für die Kategoriegrenze zwischen B und C auf 5.49 Primär-Benzinäquivalent definieren. In einem zweiten Schritt soll dann eine weitere Absenkung auf den vom BFE vorgeschlagenen Benchmark von 5.09 erfolgen. Dieser Wert soll dann für 2024 und folgende Jahre gültig sein.

Wird der Zielwert also in den kommenden Jahren angepasst (zum Beispiel für 2025), so ist es zwingend, dass auch dann ein „Fading-In“ zur Anwendung kommt. Dieses muss sich, je nach Höhe der Verschärfung, über eine gewisse Anzahl Jahre erstrecken.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Touring Club Schweiz



Peter Goetschi
Zentralpräsident

