Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

Bern, 4. November 2026

# Revision des Energiegesetzes (Fahrzeug-Label)

## Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

## Übersicht

***Die Energieetikette für Personenwagen stellt eine transparente Information der Kundinnen und Kunden sicher. Dank ihr können der Verbrauch, die $CO_2$-Emissionen und die Energieeffizienz beim Kaufentscheid berücksichtigt werden. Die Europäische Union plant nun ein einheitliches $CO_2$-Label für Fahrzeuge. Mit dieser Vorlage schlägt der Bundesrat die nötigen Anpassungen vor, damit das harmonisierte EU-Label in der Schweiz eingeführt und die hiesige Energieetikette abgelöst werden kann.***

### *Ausgangslage*

*In der Europäischen Union (EU) gibt die geltende EU-Vorschrift zur Kundeninformation einzig einen Rahmen vor, welche Informationen auf Etiketten für Personenwagen angegeben werden sollen. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in den einzelnen Ländern. Auch die Schweiz hat seit 2003 eine eigenständige Energieetikette. Die EU-Kommission hat basierend auf einer Evaluation der Vorgaben die Einführung eines harmonisierten EU-Labels vorgeschlagen*.

### *Inhalt der Vorlage*

*Ziel der vorgeschlagenen Revision ist es, die rechtliche Grundlage für die Übernahme des EU-Labels in der Schweiz zu schaffen. Diese ist nötig, da die $CO_2$-Emissionen auf dem EU-Label eine wichtigere Rolle einnehmen. Mit der Übernahme des EU-Labels stellt die Schweiz die angestrebte Harmonisierung des Informationsinstruments in der EU sicher. Der Fokus auf die $CO_2$-Emissionen führt dazu, dass im Gegensatz zur heutigen Einteilung alle Elektroautos in der Kategorie A sein werden. Zudem soll für die bereits übernommene EU-Reifenetikette eine separate Rechtsgrundlage geschaffen werden. Die hier unterbreiteten Änderungen unterstehen dem Vorbehalt, dass sie im Zug der Beratung in der EU allenfalls noch angepasst werden.*

## Inhaltsverzeichnis


**1 Ausgangslage ..... 4**

1.1 Handlungsbedarf und Ziele ..... 4

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung ..... 4

1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates ..... 5

1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse ..... 5

**2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht ..... 5**

**3 Grundzüge der Vorlage ..... 6**

3.1 Die beantragte Neuregelung ..... 6

3.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen ..... 6

3.3 Umsetzungsfragen ..... 7

**4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln ..... 7**

**5 Auswirkungen ..... 8**

5.1 Auswirkungen auf den Bund ..... 8

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete ..... 8

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft ..... 8

5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft ..... 8

5.5 Auswirkungen auf die Umwelt ..... 8

**6 Rechtliche Aspekte ..... 9**

6.1 Verfassungsmässigkeit ..... 9

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz ..... 9

6.3 Erlassform ..... 9

6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse ..... 9

6.5 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz ..... 9

6.6 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes ..... 9

6.7 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen ..... 9

6.8 Datenschutz ..... 9

# Erläuternder Bericht

## 1 Ausgangslage

### 1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Das am 1. Januar 2025 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 30. September 2022 über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (Klima- und Innovationsgesetz, KlG[1]) verankert das Ziel von netto null Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Gesetzesstufe: Ab dann soll die Schweiz nicht mehr Treibhausgase ausstossen, als durch natürliche und technische Speicher aufgenommen werden. Die Gesetzgebung formuliert entsprechende Richtwerte für die einzelnen Sektoren, darunter für den Verkehr, der für einen Drittel des $CO_2$-Ausstosses in der Schweiz verantwortlich ist. Um diese Ziele zu erreichen, gibt es verschiedene Massnahmen.

Die transparente Darstellung von Verbrauch, $CO_2$-Ausstoss und Energieeffizienz soll Autokäuferinnen und -käufern helfen, das Thema Effizienz beim Autokauf einfach berücksichtigen zu können und sie dabei unterstützen, energieeffiziente und sparsame Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit geringem oder keinem $CO_2$-Ausstoss zu kaufen. Die Energieetiketten sind aktuell in Europa national geregelt und unterscheiden sich von Land zu Land zum Teil erheblich. Die Europäische Union (EU) sieht nun vor, ein einheitliches EU-Label einzuführen. Damit dieses auch in der Schweiz übernommen werden kann, braucht es die vorliegende Anpassung im Energiegesetz (EnG[2]). Zudem soll die rechtliche Grundlage für die bestehende Reifenetikette ebenfalls in die neu geschaffene Bestimmung für Fahrzeuge überführt werden.

### 1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung

Die Vorlage sieht vor, im EnG die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, damit das von der EU-Kommission vorgesehene EU-Label in der Schweiz eingeführt werden kann. Die Beibehaltung der bisherigen Schweizer Energieetikette würde dazu führen, dass die Schweiz als einziges Land in Europa von der einheitlichen EU-Klassifizierung abweichen würde. Obwohl die Schweizer Energieetikette inhaltlich robuster ist als das EU-Label, wäre dies aus wirtschaftlicher Sicht schwer zu rechtfertigen und würde allenfalls zu Verunsicherungen bei Konsumentinnen und Konsumenten führen. Würde die aktuelle Energieetikette ersatzlos abgeschafft und das neue EU-Label nicht übernommen, wäre die Schweiz das einzige Land in Europa ohne solches Informationsinstrument.

---

1 SR **814.310**

2 SR **730.0**

### 1.3 Verhältnis zur Legislaturplanung und zur Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

Die Vorlage ist weder in der Botschaft vom 24. Januar 2024[3] zur Legislaturplanung 2023–2027 noch im Bundesbeschluss vom 6. Juni 2024[4] über die Legislaturplanung 2023–2027 angekündigt. Die Bestrebungen der EU, eine einheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen vorzusehen, machen nun aber ein Handeln des schweizerischen Gesetzgebers notwendig, sofern die Schweizerische Eidgenossenschaft die Möglichkeit schaffen will, in der Schweiz die gleichen Vorschriften wie in der EU einzuführen.

### 1.4 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit der Vorlage werden keine parlamentarischen Vorstösse abgeschrieben.

Die Motion Meier Andreas 26.4017 «Deregulierung der Energieetikette» vom 19. Juni 2026 fordert die Abschaffung der Schweizer Energieetikette. Da das EU-Label die Einteilung in die Kategorien A bis G auf Basis des $CO_2$-Ausstosses vornimmt, werden alle Elektroautos in der Kategorie A eingeteilt sein. Damit würde einer der Hauptkritikpunkte der Motion an der aktuellen Energieetikette erfüllt. Der Bundesrat empfiehlt die Motion zur Ablehnung und hat in seiner Antwort auf die Übernahme des EU-Labels hingewiesen.

## 2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Die Richtlinie 1999/94/EG[5] ("Car Labelling Directive") ist ein Instrument, mit dem die EU eine Verringerung der Treibhausgasemissionen im Strassenverkehr erzielen will. Die Richtlinie schreibt vor, dass Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die $CO_2$-Emissionen von neuen Personenwagen den Verbrauchern am Verkaufsort zur Verfügung gestellt werden müssen. Indirekt können diese Informationen dazu beitragen, die Nachfrage auf kraftstoffeffizientere und Fahrzeuge mit weniger $CO_2$-Ausstoss zu verlagern, und den Herstellern helfen, die in der Verordnung (EU) 2019/6312[6] festgelegten $CO_2$-Emissionsziele einzuhalten.

---

[3] BBl **2024** 525BBl

[4] BBl **2024** 1440

[5] Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und $CO_2$-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 012, 18.1.2000, p.16).

[6] Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von $CO_2$-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13–53).

Die Richtlinie gibt aktuell nur einen Rahmen vor, die konkrete Ausgestaltung der Etiketten erfolgt durch die EU-Mitgliedsstaaten. In der Umsetzung führt dies dazu, dass die Etiketten in jedem europäischen Land anders aussehen, unterschiedliche Informationen darstellen und die Einteilungen in die Effizienzkategorien auf verschiedenen Grundlagen erfolgen. Auf Basis einer Evaluation hat die EU-Kommission im Rahmen des sogenannten Automobil-Pakets Vorschläge zur Umsetzung erarbeitet. Darin ist neu auch die Einführung eines einheitlichen EU-Labels für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgesehen.

Die Reifenetikette gemäss Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020[7] über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, wurde in der Schweiz per 1. Mai 2021 eingeführt. Mit der vorliegenden Revision wird die rechtliche Grundlage für die Reifenetikette zusammen mit den Vorgaben zur Energieetikette aus Artikel 44 in einen separaten EnG-Artikel (Art. 44*a*) verschoben.

# 3 Grundzüge der Vorlage

## 3.1 Die beantragte Neuregelung

Im aktuellen EnG sind die Fahrzeuge zusammen mit Anlagen und Geräten im Artikel 44 geregelt. Beim EU-Label haben die $CO_2$-Emissionen eine noch bedeutendere Rolle. Damit auf Verordnungsebene die Vorschriften so umgestaltet werden können, dass das neue EU-Label die aktuelle Schweizer Energieetikette ablösen kann, werden die Regelungen zu den Fahrzeugen und deren Bestandteilen revidiert. Da die Vorschriften für Fahrzeuge stark von denen für Anlagen und Geräte abweichen, sollen sie neu in separaten Bestimmungen geregelt werden. Dafür wird ein neuer Artikel 44*a* geschaffen. Darin werden die spezifischen Anforderungen des EU-Labels für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie der EU-Reifenetikette berücksichtigt.

## 3.2 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen

Seitens der Bundesverwaltung entsteht kein Mehraufwand durch die vorliegende Revision. Die Kantone, welche die Energieetikette als Basis für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer verwenden, müssen die Auswirkungen analysieren und womöglich die kantonalen rechtlichen Grundlagen anpassen.

[7] Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1).

### 3.3 Umsetzungsfragen

Die Einführung des EU-Labels in der Schweiz erfolgt in Abstimmung mit dem Zeitplan für die Einführung in der EU. Das von der EU-Kommission vorgeschlagene Label muss noch durch das EU-Parlament sowie den EU-Rat final beraten und anschliessend beschlossen werden. Die hier vorgeschlagene EnG-Revision allein führt nicht zur Einführung des EU-Labels in der Schweiz. Sie schafft lediglich die gesetzliche Grundlage dafür, dies auf Verordnungsebene vorzusehen.

Die Reifenetikette ist in der EU bereits harmonisiert und wurde so von der Schweiz übernommen. Bei der Umsetzung ergeben sich aus der vorliegenden Revision keine Änderungen.

## 4 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

*Gliederungstitel vor Art. 44*

Der Gliederungstitel wird ergänzt, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass mit der geänderten Regelung zu den Fahrzeugen der Reduktion der Emissionen eine wichtigere Bedeutung zukommt.

*Art. 44 Sachüberschrift, Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. d*

Aus Artikel 44 werden die Passagen zu den Fahrzeugen entfernt. Der Einleitungssatz wird um die Emissionen ergänzt, um transparenter aufzuzeigen, dass auch die Bestimmungen zu den Anlagen und Geräten Vorschriften über Emissionen beinhalten können. Zu denken ist zum Beispiel an Lärmemissionen bei Raumklimageräten oder an Schadstoffemissionen bei Festbrennstoff-Einzelraumheizgeräten. Der Verbrauch nach Buchstabe d umfasst insbesondere den Verbrauch des für den Betrieb notwendigen Energieträgers. Zudem kann er auch den Ressourcenverbrauch bei der Herstellung der Anlage oder des Geräts beinhalten.

*Art. 44a* Serienmässig hergestellte Fahrzeuge und deren serienmässig hergestellte Bestandteile

Die rechtliche Grundlage für die Kennzeichnung von Fahrzeugen ist neu in Artikel 44*a* enthalten. In der EU wird die Einteilung in die Kategorien A bis G mit der Einführung des einheitlichen EU-Labels einzig auf Basis der $CO_2$-Emissionen erfolgen. Diesem Umstand wird in Absatz 1 Rechnung getragen, indem die Emissionen explizit im Einleitungssatz erwähnt werden und ihnen so eine wichtigere Bedeutung beigemessen werden kann. Dadurch erhält der Bundesrat die Möglichkeit, auf Verordnungsebene vorzusehen, dass das EU-Label für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge auch in der Schweiz zu verwenden ist.

Die rechtliche Grundlage für die serienmässig hergestellten Bestandteile der Fahrzeuge wird von Artikel 44 Absatz 1 ebenfalls in Artikel 44*a* verschoben. Dies umfasst aktuell die EU-Reifenetikette. Der Rahmen wird nun präziser formuliert und der Fokus wird auf die Energieeffizienz gelegt.

In Absatz 2 ist vorgesehen, dass der Bundesrat für serienmässig hergestellte Fahrzeuge und für deren serienmässig hergestellte Bestandteile zusätzliche Vorschriften

erlassen kann. Dies war bisher in Artikel 44 Absatz 1 Buchstaben a und d enthalten und ist neu als «Kann-Bestimmung» formuliert. Der Begriff «Verbrauch» nach Buchstabe b kann sowohl den Treibstoff- und den Stromverbrauch im Betrieb als auch den Ressourcenverbrauch bei der Herstellung des Treibstoffs, der Fahrzeuge oder deren serienmässig hergestellten Bestandteilen beinhalten.

# 5 Auswirkungen

## 5.1 Auswirkungen auf den Bund

Mit der Übernahme des EU-Labels entfällt die jährliche Aktualisierung der Umweltkennwerte der Schweizer Energieetikette.

## 5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

In einzelnen Kantonen wird die Energieeffizienzkategorie bei der Berechnung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer berücksichtigt. Eine neue Einteilung kann sich auf die Einnahmen der betroffenen Kantone auswirken. Ein proaktiver Einbezug der Kantone ist daher wichtig.

Auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete hat die vorliegende Revision keine Auswirkungen.

## 5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Durch die Harmonisierung der Etiketten in Europa und in der Schweiz verringert sich der Aufwand für die Hersteller und Importeure. Die vorgeschriebenen Angaben – z.B. im Online-Konfigurator – sind identisch und müssen nicht mehr an länderspezifische Vorgaben angepasst werden. Zudem entfällt in der Schweiz die jährliche Aktualisierung.

## 5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Es sind keine Auswirkungen auf die Gesellschaft zu erwarten.

## 5.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die transparente Darstellung von Verbrauch und $CO_2$-Emissionen ermöglicht es Autokäuferinnen und Autokäufern diese für die Energie- und Klimapolitik zentralen Aspekte beim Autokauf zu berücksichtigen. Die aktuelle Schweizer Etikette bezieht auch den Energieverbrauch in die Berechnung der Kategoriengrenzen mit ein. Dabei werden nur besonders effiziente Elektrofahrzeuge in die beste Effizienzkategorie eingeteilt. Der reine Fokus des EU-Labels auf die $CO_2$-Emissionen wird dazu führen, dass alle reinelektrischen Fahrzeuge in der Kategorie A eingeteilt werden, heute fällt der grösste Teil

in die Kategorie B. Dies setzt verstärkte Anreize zugunsten von elektrischen Fahrzeugen, was sich positiv auf die $CO_2$-Emissionen und die Umwelt auswirkt.

# 6 Rechtliche Aspekte

## 6.1 Verfassungsmässigkeit

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden keine von Grund auf neuen Regelungen geschaffen, sondern es werden bestehende Massnahmen an neue Entwicklungen in der EU angepasst.

## 6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Diese Vorlage hat keinen Einfluss auf allfällige internationale Verpflichtungen der Schweiz.

## 6.3 Erlassform

Die Vorlage beinhaltet wichtige rechtsetzende Bestimmungen, die nach Artikel 164 Absatz 1 Bundesverfassung (BV) in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen sind. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung ergibt sich aus Artikel 163 Absatz 1 BV. Die Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV).

## 6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Mit der Vorlage werden weder neue Subventionsbestimmungen noch neue Verpflichtungskredite oder Zahlungsrahmen beschlossen. Die Vorlage ist somit nicht der Ausgabenbremse (Art. 159 Abs. 3 Bst. b BV) unterstellt.

## 6.5 Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips und des Prinzips der fiskalischen Äquivalenz

Die Vorlage tangiert die Aufgabenteilung oder die Aufgabenerfüllung durch Bund und Kantone nicht.

## 6.6 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Vorlage tangiert das Subventionsgesetz nicht.

## 6.7 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

In dieser Vorlage ist keine Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen vorgesehen.

## 6.8 Datenschutz

Die Vorlage ist aus Sicht des Datenschutzes ohne Relevanz.