

Bundesamt für Energie (BFE)  
Sektion Recht  
3003 Bern

Bern, 21. April 2006

## **Änderung der Energieverordnung und der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen Stellungnahme strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Änderung der Energieverordnung (EnV) sowie der Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (VEE-PW) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS) ist grundsätzlich mit der Änderung der EnV sowie der VEE-PW einverstanden. Wir haben nachfolgend allerdings ein paar punktuelle Bemerkungen anzubringen, die wir Sie bitten, zu berücksichtigen.**

### **Energieverordnung (EnV)**

#### **Anhang 3.6 (Angaben des Treibstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Personenwagen)**

##### **Ziffer 2.1**

Vor einigen Wochen hat der Autohersteller Saab ein bivalentes Fahrzeug vorgestellt, das mit E85 – einem Gemisch aus 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent Benzin – oder nur mit Benzin betrieben werden kann. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft weitere Hersteller solche

Fahrzeuge anbieten. Wir sind der Auffassung, dass auch für diese Fahrzeuge in Ziffer 2.1 EnV genau festgelegt werden muss, wie die Deklaration zu erfolgen hat. Dabei sehen wir zwei Möglichkeiten: Die Fahrzeuge könnten gleich behandelt werden wie bivalente Gasfahrzeuge, das heisst: Es müsste nur der Verbrauch mit E85 deklariert werden. Eine andere Möglichkeit wäre, dass bei diesen Fahrzeugen gemäss Ziffer 2.1.2 EnV vorgegangen würde.

### **Ziffer 2.2.2**

Die Änderung der Formel ( $m_0$ : Nullgewicht 600 kg; e: Exponent 0.9) befürworten wir. Damit lässt sich u.E. der gewünschte Effekt einer Abschwächung des Gewichtsvorteils erreichen, ohne dass damit die leichten Fahrzeuge zu stark bevorzugt würden.

Im Weiteren beantragen wir eine Ergänzung des folgenden Satzes: „Sind unter der gleichen Typengenehmigung mehrere Modellversionen/-varianten mit einem Leergewichtsbereich aufgeführt, so wird die Bewertungszahl – unterschieden nach Getriebeart (manuell, automatisch, stufenlos) sowie nach Gangzahl – auf Grundlage des jeweils höchsten Verbrauchs und des *jeweils* höchsten Leergewichts ermittelt.“

**Begründung:** Dass bei allen Versionen/Varianten mit dem gleichen Leergewicht gerechnet wird, ist sehr stossend. Dies bereitet insbesondere dann Probleme, wenn vorerst nur eine manuelle Version typengenehmigt und später eine Version mit automatischem Getriebe nachgetragen wird. Dies führt in den meisten Fällen zu einer nachträglichen Erhöhung des Leergewichts der manuellen Version. Damit sich die Änderung auch in der Praxis umsetzen lässt, müsste aber das Bundesamt für Strassen (ASTRA) dazu bewogen werden, das entsprechende Leergewicht in den Emissionssträngen der Typengenehmigungen aufzunehmen. auto-schweiz, eine der Trägerorganisationen von **strasseschweiz**, erachtet diese Änderung als notwendig und wichtig.

Nicht zuletzt beantragen wir, dass der Autobranche im Anhang 3.6 EnV eine angemessene Übergangsfrist von sechs Monaten für die Umsetzung der Änderung gewährt wird (siehe hier auch unsere Bemerkungen zu Anhang 3.8 EnV).

### **Ziffer 6.1 und 6.2 (Figuren 1 bis 8)**

**strasseschweiz** ist der Auffassung, dass die so genannt optische Aufwertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nichts bringt, da dadurch kein zusätzlicher Informationsmehrwert geschaffen wird. Vielmehr erschwert die neue grafische Komponente die Bearbeitung bzw. den Druck der Energieetikette und ist deshalb nicht KMU freundlich.

### **Partikelfilter (Punkt 2.5 der Erläuterungen)**

In Punkt 2.5 der Erläuterungen steht, dass vorläufig von einer Information über die Ausrüstung mit einem Partikelfilter auf der Energieetikette abgesehen wird. Das erachten wir als richtig. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass diese Information nicht auf die ohnehin schon ziemlich umfangreiche Energieetikette von neuen Personenwagen gehört, weil der Partikelfilter nicht direkt etwas mit Energie zu tun. Zudem besteht bekanntlich die Preisanschreibepflicht: Auf jedem ausgestellten Neuwagen ist ein Preisblatt angebracht, das nebst Preisen auch technische Daten und Ausrüstungsdetails (wie z.B. Partikelfilter als Verkaufsargument) enthält.

### Anhang 3.8 (Angabe des Energieverbrauchs von Raumklimageräten)

In Punkt 3.2 der Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass eine Übergangsfrist von sechs Monaten angemessen sei, weil einschlägigen Kreise schon seit einiger Zeit gewusst hätten, dass diese Vorschrift kommen werde und auch die Anforderungen im Detail bereits bekannt gewesen seien. Letzteres ist punkto Energieetikette für Personenwagen allerdings frühestens seit dem Zeitpunkt dieser Anhörung der Fall. Ausserdem stellt sich für **strasseschweiz** in diesem Zusammenhang einmal mehr die grundsätzliche Frage, weshalb es bei Elektrogeräten noch immer keine regelmässige Verschärfung der Kategorien gibt. Auch diese Geräte werden mit dem technischen Fortschritt immer effizienter.

### Schlussbemerkungen

Aufgrund der Änderung müssen in diesem Jahr erstmals die bestehenden Typengenehmigungen (TG) überprüft werden, weil die Energieeffizienz-Kategorie dort aufgeführt ist. Dieser Punkt ist zwar nicht Bestandteil der vorliegenden EnV-Revision, jedoch unmittelbare Folge davon. Bei sämtlichen TG, bei denen die Kategorie ändert, ist eine Mutation der TG erforderlich – das heisst: Den TG-Inhabern ist ein neues „Gut zum Druck“ und anschliessend eine gültige TG zustellen. Das verursacht Kosten, die nicht den TG-Inhabern belastet werden können. Dieses Problem muss bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt und gelöst werden. Die ASTRA-Stellungnahme, wonach diese Kosten von den TG-Inhabern zu tragen seien, ist für uns inakzeptabel. Es muss gewährleistet sein, dass die betroffenen TG automatisch aufdatiert werden – und zwar nicht nur in elektronischer Form. Der betroffene TG-Inhaber muss auch einen offiziellen Ausdruck in Papierform erhalten – genau so, wie das bei einer neuen Genehmigung oder einer Mutation auch der Fall ist.

Bei künftigen Anhörungen und/oder Vernehmlassungen würden wir es als äusserst „kundenfreundlich“ begrüssen, wenn in den Unterlagen eine Darstellungsform gewählt würde, die eine übersichtliche Aufteilung des geltenden Rechts, der notwendigen bzw. vorgeschlagenen Änderungen und der allfälligen Bemerkungen enthält. Das ASTRA, das bei Änderungen von Verordnungen im Strassenverkehrsrecht bereits seit längerem eine solche Darstellungsform praktiziert, kann diesbezüglich als lobendes Beispiel angeführt werden. Fest steht, dass diese Darstellungsart die Arbeit der Vernehmlasser ungemein erleichtert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

### **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär

Hans Koller