

Bundesamt für Energie (BFE)
Sektion Energiepolitik
3003 Bern

Bern, 11. April 2011

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

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

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 ist mit der Änderung der EnV sowie der VEE-PW zu einem guten Teil einverstanden. Wir erläutern nachstehend jene Punkte, die wir grundsätzlich ablehnen bzw. bei denen u.E. Verbesserungspotenzial besteht.

Energieverordnung (EnV)

Anhang 3.6 (Angaben des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen)

Ziff. 2.2.1 Bst. c (Inhalt der Energieetikette)

Wir erachten es als überflüssig, ja sogar als falsch, die Angabe, ob ein Partikelfilter bei Diesel-Fahrzeugen vorhanden ist, zu verlangen. Die aktuellen Abgasvorschriften sind derart rigide, dass ein Partikelfilter heute in der Regel unabdingbar ist. Ausserdem wäre es denkbar, dass eine andere gleichwertige oder allenfalls bessere technische Lösung gefunden wird, um den geforderten Grenzwert einhalten zu können. Mit der stipulierten Bestimmung wird dies von vornherein ausgeschlossen.

Unter dem Aspekt, dass es auch einzelne Fahrzeuge gibt bzw. geben wird, welche die Abgasvorschriften auch ohne Partikelfilter erfüllen, ist die Bestimmung zudem irreführend, da die verlangte Angabe auf der Etikette pauschal alle Diesel-Fahrzeuge ohne Partikelfilter schlechter stellt. Einzig massgebend und völlig ausreichend ist u.E. die Angabe der Euro-Abgasstufe (gemäss Ziff. 2.2.1 Bst. f).

Ziff. 2.2.1 Bst. j und k (Inhalt der Energieetikette)

Da die Energieetikette primär den Zweck verfolgt, interessierten Autokäuferinnen und -käufern als Informationsmittel zu dienen, sollte sie nicht mit für Konsumentinnen und Konsumenten unverständlichen oder unnötigen Angaben versehen sein. Daher erachten wir die Angabe der Gültigkeitsdauer sowie der Typengenehmigungsnummer als obsolet.

Ziff. 2.7.2 und 2.7.3 (Energieeffizienz)

Heute hängt die Energieetikette zu rund 40 Prozent vom Quotienten aus Verbrauch und Leergewicht ab; zu rund 60 Prozent ist der absolute Treibstoffverbrauch massgebend. Neu soll der relative Anteil auf 35 Prozent reduziert und der absolute auf 65 Prozent erhöht werden, wodurch der absolute Verbrauch und somit die CO₂-Emissionen stärkeren Einfluss auf die Einteilung der Fahrzeuge in die Energieeffizienz-Kategorien haben.

Mit Blick auf die reell existierenden Bedürfnisse der Konsumentinnen und Konsumenten erachten wir die bestehende Bewertungszahl, die sich zu 60 Prozent aus dem absoluten Energieverbrauch und zu 40 Prozent aus der relativen Energieeffizienz errechnet, als praxisnah und angemessen. Wir lehnen deshalb die Verminderung des relativen zugunsten der Anhebung des absoluten Anteils ab. Wir könnten uns sogar vorstellen, dass die Bewertung der Energieeffizienz neuer Personenwagen beide Anteile in Zukunft mit je 50 Prozent gleich gewichtet.

Wir sind damit einverstanden, dass sich die Berechnung der Bewertungszahl auf den Primärenergieverbrauch abstützt, damit alternative Antriebssysteme wie z.B. bei Elektrofahrzeugen mit jenen von Benzin- oder Diesel-Fahrzeugen verglichen werden können. Allerdings ist es in diesem Zusammenhang absolut notwendig, in der besten Effizienz-Kategorie die Schwelle so anzusetzen, dass in dieser Kategorie auch die effizientesten Benzin- und Diesel-Fahrzeuge Platz finden – unabhängig von ihrem verglichen mit den Elektrofahrzeugen vermutlich weniger energieeffizientem Abschneiden.

Ziff. 2.9.1 und 2.9.2 (Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienz-Kategorien)

Indem die Fahrzeuge entsprechend ihrer Energieeffizienz gleichmässig in die sieben Energieeffizienz-Kategorien A bis G eingeteilt werden, werden gewisse Fahrzeuge in ungerechtfertigter Weise systematisch zurückgestuft, ohne ihre tatsächliche Energieeffizienz zu berücksichtigen. Es erscheint uns viel wesentlicher und aussagekräftiger zu sein, diese tatsächliche Energieeffizienz zu kennen, statt eine willkürliche Aufteilung der Anzahl Fahrzeugmodelle durch sieben vorzunehmen. Es erstaunt denn auch nicht, dass bereits innerhalb der jeweiligen Kategorien beträchtliche Unterschiede bestehen.

Obwohl schon seit Längerem in Gebrauch lehnen wir diese willkürliche Einteilung ab, da sie dem Anspruch an die effektive Energieeffizienz des einzelnen Fahrzeugs zu wenig gerecht wird und damit auch einer transparenten sowie individualisierten Information der Konsumentinnen und Konsumenten nicht genügend Rechnung trägt.

Die Energieeffizienz der Fahrzeuge muss das entscheidende und zentrale Kriterium darstellen, um eine allfällige Klassifikation vorzunehmen und nicht die Anzahl Fahrzeuge, die in den Verkauf gelangen.

Ziff. 3.1.5 (Anforderungen an die Darstellung – Grundvariante [Figuren 1-5])

Die Darstellung der Energieetikette weist u.E. eine Fehlinformation auf, die mit dem Leitgedanken der Energieetikette nur sehr schwer vereinbar ist: So werden Elektro-Fahrzeuge mit Null-CO₂-Emissionen sowie Benzin-/E85-Fahrzeuge für die interessierte Käuferschaft einzig mit der Benzinemission deklariert; lediglich im Kleingedruckten wird auf die effektiven, klimarelevanten CO₂-Emissionen hingewiesen. Die Grundidee der Energieetikette besteht jedoch darin, die Informationen betreffend die Energieeffizienz, den Treibstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen klar darzustellen. Mit der vorliegenden Änderung sollen unter anderem Letztere besser abgebildet werden. Entscheidend ist u.E. deshalb der klimarelevante CO₂-Ausstoss, der im Normalbetrieb bei einer „Well-to-wheel“-Betrachtung entsteht. Dieser Ausstoss ist unter dem Titel „CO₂-Emissionen“ ebenfalls aufzuführen.

Konkret sollte bei den Benzin/E85-, den Erdgas- sowie Elektro-Fahrzeugen der Wert, der gemäss Vorschlag als Fussnote unterhalb der entsprechenden Grafik erscheint, in die Grafik selber aufgenommen werden. Der vollständigen Information halber könnte in der Folge der totale CO₂-Ausstoss in der Fussnote Erwähnung finden, was u.E. aber nicht unbedingt notwendig ist. Hinsichtlich der einschlägigen Darstellung bei den reinen Benzin- und Diesel-Fahrzeuge ergibt sich keine Differenz zum vorliegenden Entwurf.

Ziff. 4.1 (Anpassung)

Wir sprechen uns gegen eine jährliche Anpassung und somit gegen eine Verschärfung der Energieetikette aus. Dies vor allem aus zwei Gründen: Zum einen verursacht die Anpassung jedes Mal einen beträchtlichen personellen und finanziellen Aufwand; alle Verkaufsunterlagen müssen angepasst und neu gedruckt werden. Zum andern ist die Energieetikette für Personenwagen die einzige, die an den Stand der Technik angepasst wird. Letzteres ist grundsätzlich zwar richtig, wird bei allen anderen vergleichbaren Etiketten aber nicht gemacht.

Mit dem heute etablierten Intervall (Anpassung alle zwei Jahre) steht die technische und politische Entwicklung punkto Fahrzeugemissionen in einem sinnvollen Verhältnis zum administrativen und informellen Aufwand (Information des Garagenpersonals und der Kunden über die Verschiebung der Kategoriengrenzen, Druck der neuen Etiketten, Anpassung der Verkaufsunterlagen, etc.) sowie zur Wirkung der Energieetikette (möglichst gute Information der Kunden dank aktuellen Vergleichsdaten).

Mit dem Verschieben des Termins für das Inkrafttreten der Anpassung vom 1. Juli auf den 1. Januar hingegen sind wir einverstanden.

Ziff. 4.2 (Information der Öffentlichkeit)

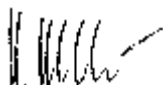
Nach dem Beschluss der Bundesversammlung, in der Schweiz bei neuen Personenwagen künftig einen CO₂-Grenzwert von 130 Gramm pro Kilometer einzuführen, wird dieser Punkt überflüssig. Zur Berechnung allfälliger Sanktionen bei Nichterreichen dieses Grenzwerts muss der Bund ab 2012 ohnehin eine entsprechende offizielle Auswertung erstellen. Diese Daten könnten möglicherweise weiter ausgewertet und veröffentlicht werden.

Auf jeden Fall zu streichen ist Ziff. 4.2.2, da eine Verpflichtung der Anbieter zur Datenlieferung nicht mehr notwendig ist. In Zukunft wird es der Bund sein, der über die erforderlichen Daten verfügen bzw. diese zur Verfügung stellen muss.

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