

Herrn
Walter Steinmann
Direktor
Bundesamt für Energie (BFE)

3003 Bern

Bern, den 5. März 2004

Änderung der Energieverordnung, Revision von Anhang 3.6: Angaben des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung der Energieverordnung, insbesondere der Revision von Anhang 3.6 (Angaben des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

I. Allgemeine Bemerkungen

Grundsätzlich erachtet der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS eine Revision des Anhangs 3.6 der Energieverordnung (EnV) als gerechtfertigt und notwendig. Insbesondere die vorgesehenen Präzisierungen bei den Bestimmungen über die Angaben von Verbrauch, CO₂-Emissionen und Energieeffizienz-Kategorie wird vom Strassenverkehrsverband FRS begrüsst. U.E. ist es ebenfalls richtig, dass nicht mehr die Bewertungszahlen für die einzelnen Energieeffizienz-Kategorien, sondern nur noch deren Berechnungsweise in der EnV festgeschrieben sind.

Die Umstellung des Systems punkto Berechnung der Energieeffizienz-Kategorie aufgrund der Typengenehmigung (TG) mit dem höchsten Leergewicht und dem

höchsten Verbrauch pro Getriebetyp lehnt der Strassenverkehrsverband FRS aus folgenden Gründen ab:

- Die heutige Berechnungsart trat erst am 1. Januar 2003 in Kraft. Die vorgesehene Revision stellt eine gravierende Verfahrensänderung dar. Diese hat beispielsweise zur Folge, dass teilweise beträchtliche in EDV-Lösungen zur Berechnung der Energieeffizienz-Kategorien getätigte Investitionen bereits nach anderthalb Jahren abgeschrieben werden müssten.
- Bei Fahrzeugen, die mit verschiedenen Verbrauchswerten (Reifen-, Achsübersetzungs- oder Gewichtsvarianten) typengenehmigt sind, steigen die Verbrauchswerte auf dem Papier zum Teil deutlich an. Das würde auch die Auswertung des verkaufsgewichteten Flottenverbrauchs, die das FRS-Mitglied auto-schweiz im Auftrag des BFE erstellt, beeinflussen. Die Systemänderung, die per 1. Juli 2004 in Kraft treten soll, hätte bereits einen Einfluss auf die Auswertung für das Jahr 2004. Dies ist insofern relevant, als das laufende Jahr ein Zwischenziel in der Vereinbarung¹ zwischen auto-schweiz und dem UVEK darstellt. Das Erreichen oder Verfehlen dieses Zwischenziels dient als Grundlage für die Entscheidung zur Einführung eines allfälligen Bonus-/Malussystems.
- Die Benachteiligung gewisser Modelle mit unterschiedlichen Verbrauchswerten auf einer TG kann zwar durch das Aufteilen der Versionen und Varianten auf mehrere TG gemildert werden. Diese Aufspaltung ist aber mit Mehrarbeit verbunden. Ausserdem entstehen pro zusätzliche TG Mehrkosten von Fr. 300.—. Weiter ist damit zu rechnen, dass die schon heute zu langen Fristen für die Erteilung der TG durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wegen der Erhöhung der Anzahl TG noch weiter zunimmt. Im Rahmen der so genannten Eigenbescheinigungen gibt es allerdings im ASTRA ein fast abgeschlossenes Projekt, bei dem die so genannten Abgasstränge vereinfacht werden. Mit dieser Massnahme könnte das Problem vermutlich etwas entschärft werden.
- Sehr oft muss der Automobil-Importeur heute die Preislisten drucken, *bevor* die TG erteilt worden ist. Mit dem neuen System wäre das nicht mehr oder mindestens nur noch unter erschwerten Bedingungen sowie mit dem Risiko von fehlerhaften Angaben möglich.

Grundsätzlich ist der Strassenverkehrsverband FRS der Auffassung, dass sich das bisherige System bewährt hat und sich deshalb eine Änderung vor der allfälligen Einführung eines Bonus-/Malussystems nicht aufdrängt.

Wir beantragen deshalb, auf die vorgesehene Systemänderung – mindestens vorläufig – zu verzichten.

¹ Die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, auto-schweiz, und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben 19. Februar 2002 eine Vereinbarung zur Senkung des Treibstoff-Normverbrauchs neuer Personenwagen unterzeichnet. Der durchschnittliche Verbrauch der Neuwagenflotte soll von 8,4 Liter pro 100km im Jahr 2000 bis 2008 um 24 Prozent auf 6,4 Liter gesenkt werden. Es handelt sich um die erste Zielvereinbarung, wie sie gemäss Energie- und CO₂-Gesetz im Rahmen von EnergieSchweiz vorgesehen sind

Wenn bei der Berechnung trotzdem auf die Typengenehmigung abgestellt werden sollte, dann müsste u.E. eine Lösung gewählt werden, bei der die verschiedenen Versionen und Varianten alle einzeln berechnet würden.

Begründung: Dass verschiedene Hersteller beim Erstellen der Gesamtgenehmigungen unterschiedliche Verbrauchswerte für Reifen-, Achsübersetzungs- oder Gewichtsvarianten, respektive für unterschiedliche Schwungmassen, ausweisen, hat berechtigte Gründe und darf nicht ausser acht gelassen bzw. ignoriert werden.

II. Bemerkungen zu einzelnen Ziffern des Anhangs 3.6

Zu beachten ist, dass einige der nachstehenden Änderungsvorschläge nur zum Tragen kommen, falls die Systemänderung trotz unseres gegenteiligen Antrags erfolgen sollte.

ad Ziff. 2.1

Der letzte Satz im ersten Absatz „Bei den CO₂-Emissionen ist zusätzlich der Durchschnittswert der CO₂-Emissionen aller angebotenen Neuwagenmodelle zu deklarieren“ wurde mit der Autobranche nie diskutiert. Es handelt sich dabei um ein völlig neues Element. Ausserdem beansprucht diese Angabe zusätzlichen Platz auf der ohnehin schon überladenen Energieetikette.

Wir beantragen deshalb, diesen Satz und die Worte „sowie die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller angebotenen Fahrzeuge“ (5. Absatz) sowie den letzten Satz des 6. Abschnitts ersatzlos zu streichen. Die entsprechenden Zeilen sind aus den Figuren 1a bis 2d zu entfernen.

ad Ziff. 2.2

Im ersten Absatz müsste der Begriff „Getriebeart“ durch „Getriebetyp“ ersetzt werden. Grund: Das ASTRA sieht vor, in Zukunft die Verbrauchsangaben auf den Getriebetyp, z.B. m5, m6, a5, a7, etc. herunterzubrechen, wobei pro Typengenehmigung maximal vier unterschiedliche Getriebe erfasst werden können.

Ausserdem müsste im ersten Abschnitt neu ebenfalls definiert werden, wie die Energieeffizienz-Kategorie bei nicht typengenehmigten Fahrzeugen zu berechnen ist. **Unser Vorschlag lautet: Bei nicht typengenehmigten Fahrzeugen sind die Verbrauchs- und Leergewichtsangaben aus technischen Unterlagen des Herstellers (Datenblatt, Bedienungsanleitung, Preisliste, etc.) zu entnehmen.**

Der zweitletzte Absatz „Modelle mit identischer Bewertungszahl werden jeweils der gleichen Energieeffizienz-Kategorie zugeordnet“ ist zu wenig klar. **Er müsste u.E. etwa wie folgt lauten: Bei der Festlegung der Grenze der Energieeffizienz-Kategorie A werden Modelle mit identischer Bewertungszahl jeweils der gleichen Energieeffizienz-Kategorie zugeordnet.**

In den Figuren 1a bis 2d müsste der Begriff „Leergewicht“ durch den Begriff „Maximales Leergewicht gemäss Typengenehmigung“ ersetzt werden. Diese Präzisierung dient insbesondere dazu, die Nachvollziehbarkeit der Berechnung zu erhöhen. Dadurch wird klar, dass beispielsweise das Leergewicht im Fahrzeugausweis nicht für die Kategorienberechnung verwendet werden darf.

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

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller