



DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das
Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
3003 Bern

Anhörung Revision der Energieverordnung (EnV): Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Februar 2011 hat das UVEK den Entwurf zur Änderung der Energieverordnung (EnV) und zu einer neuen Verordnung des UVEK über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen (VEE-PW) zur Vernehmlassung unterbreitet. Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und machen hiervon gerne Gebrauch.

1. Generelles

In der Gesamtschau möchten wir betonen, dass wir die vorgeschlagene Neuerung bei der Energieetikette für Personenwagen gegenüber der heute geltenden Lösung klar bevorzugen.

Die vorliegende Überarbeitung der Energieetikette vermag die ökologische Aussagekraft der behördlich geforderten KonsumentInneninformation gegenüber heute leicht zu verbessern. Dadurch versprechen wir uns etwas mehr Erfolg bei der Lösung der anstehenden Probleme im Bereich Verkehr und Umwelt.

Als nach wie vor problematisch erachten wir die gewichtsrelativierende Bewertung der Fahrzeuge: Diese führt dazu, dass die umweltschonendsten und emissionsärmsten Fahrzeuge auch zukünftig nicht zwingend in der Klasse A zu finden sein werden, währenddessen schwere, vergleichsweise emissionsintensive Fahrzeuge fragwürdigerweise zur A-Klasse gehören können (vgl. Beispiel aus dem TCS-Verbrauchskatalog 2010 in der Beilage).

Die Weiterentwicklung des Berechnungsmodells, welche die relative Energieeffizienz (Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts) im Verhältnis zum tatsächlichen Verbrauch immer noch mit rund 35% einbezieht, ist hinsichtlich der erzielten Wirkung aus unserer Sicht nach wie vor ungenügend.

Die vorgeschlagenen Anpassungen lassen ausserdem die lufthygienisch problematische Bevorzugung von Dieselfahrzeugen weiterhin bestehen: Dieselmotoren weisen derzeit dreifach höhere Stickoxidemissionen (NO_x) auf als Benziner. Dadurch besteht die Gefahr, dass die notwendige Senkung der NO_x -Emissionen beeinträchtigt wird. In den Städten und Agglomerationen trägt der motorisierte Strassenverkehr am meisten zur Stickstoffdioxid-Belastung bei. In Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, wie in Teilen der Innenstädte und an anderen stark verkehrsexponierten Orten, wird der NO_2 -Jahresgrenzwert noch deutlich überschritten.

Die Einführung der Abgasnorm EURO 6 ab 2015 führt theoretisch zu einer weiteren Senkung der NO_x -Emissionen bei Dieselmotoren. Erfahrungen der letzten zwanzig Jahre zeigen jedoch, dass die realen Emissionswerte sich jeweils stark von den EURO-Grenzwerten unterscheiden. Die Fahrversuche zur Ermittlung der Abgasemissionen finden ausnahmslos auf Prüfstandsrollen und nach europaweit genormten Fahrzyklen statt, welche nicht das reale Fahrverhalten abbilden. Deshalb kann noch nicht damit gerechnet werden, dass die NO_x -Emissionen in den nächsten zehn Jahren tatsächlich im notwendigen Mass reduziert werden.

Da Dieselfahrzeuge aufgrund der Motorentechnik in aller Regel schwerer sind, muss der Parameter für die relative Energieeffizienz (Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts) von den vorgeschlagenen 0.35 auf 0.30, besser noch auf 0.20 gesenkt werden. Ohne eine entsprechende Anpassung würden schwere Dieselfahrzeuge mit hohen CO_2 -Emissionen in der geplanten Energieetikette zu stark bevorzugt werden.

Die Energieetikette wird bis anhin nur für die Fahrzeugkategorie der Personenwagen verlangt. Bedeutende Energieverbraucher und Emittenten von CO_2 und Luftschadstoffen sind aber auch Lieferwagen, Lastwagen und Motorräder. Aufgrund der vorhandenen Daten und Wahlmöglichkeiten auf dem Fahrzeugmarkt wünschen wir uns die schrittweise Ausweitung des Geltungsbereiches der Energieetikette auf die Fahrzeugkategorien der Lieferwagen inkl. leichter Nutzfahrzeuge und Kleinbusse sowie Motorräder und Motorroller.

Wir erlauben uns im Folgenden, zum Verordnungsentwurf detaillierte Anträge zu stellen. Alle Anträge stehen im Dienst der Idee, durch die verbesserte KonsumentInneninformation mehr Wirkung im Umweltschutz zu erzielen.

2. Anträge zur Revision der Energieverordnung

Titel des Anhangs 3.6

Antrag: Der Titel ist wie folgt zu ändern:

„Angaben des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von ~~neuen~~ Personenwagen **mit Abgaszertifizierung EURO 3 und besser**“

Begründung:

Der Handel mit Gebrauchtfahrzeugen ist etwa doppelt so gross wie der Neuwagenhandel. Für die aktuell gehandelten Fahrzeuge mit Abgaszertifizierung EURO 3 und besser ist die Energieetikette auf www.energieetikette.ch bereits abrufbar. Wir beantragen deshalb, dass die Umsetzung der Kennzeichnungspflicht bei solchen Fahrzeugen im vergleichbaren Rahmen erfolgen soll wie bei Neufahrzeugen.

Ziffer 1: Geltungsbereich

Antrag: Ziffer 1 ist wie folgt zu ändern:

„Dieser Anhang gilt für serienmässig hergestellte ~~neue~~ Personenwagen im Sinne von Artikel 11 Absatz 2 lit. a der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) ~~die noch nicht immatrikuliert wurden und nicht mehr als 2000 Kilometer Fahrleistung aufweisen~~ **mit Abgaszertifizierung EURO 3 und besser.**“

Begründung:

Vergleiche obige Begründung des Antrags, dass die Kennzeichnungspflicht im vergleichbaren Rahmen auch für Gebrauchtwagen gelten soll.

Ziffer 2.1: Kennzeichnungspflicht

Antrag: Ziffer 2.1.1 ist wie folgt zu ändern:

„Wer einen neuen oder gebrauchten Personenwagen mit Abgaszertifizierung EURO 3 und besser anbietet ...“

Begründung:

Vergleiche obige Begründung des Antrags, dass die Kennzeichnungspflicht im vergleichbaren Rahmen auch für Gebrauchtwagen gelten soll.

Ziffer 2.2: Inhalt der Energieetikette

Antrag: Ziffer 2.2.3 ist ersatzlos zu streichen:

Begründung:

Auf der vereinfachten Variante der Energieetikette soll gänzlich auf einen textlichen Zusammenhang mit den entsprechenden Fahrzeugmodellen verzichtet werden. Damit besteht jedoch eine Verwechslungsgefahr, die zu ungewollten Irrtümern führen kann.

Um mögliche Missverständnisse bei den Anbietern und bei den Kunden zu vermeiden, ist deshalb auf eine vereinfachte Variante der Energieetikette zu verzichten.

Ziffer 2.5: Energieverbrauch

Antrag: Der Titel ist wie folgt zu ändern:

„Treibstoff- und Energieverbrauch“

Begründung:

Bei Verbrennungsmotoren ist die korrekte physikalische Grösse der quantitative Treibstoffverbrauch. Der Titel von Ziffer 2.5 ist entsprechend zu ergänzen.

Ziffer 2.5.1

Antrag: ist wie folgt zu ändern:

*„Der **Treibstoff- und Energieverbrauch** von Personenwagen ist in der gebräuchlichen Einheit (Liter, ~~Kubikmeter~~ **Kilogramm** oder Kilowattstunden) pro 100 Kilometer anzugeben.“*

Begründung:

Wir begrünnen es sehr, dass bei der neuen Energieetikette der Energieverbrauch in „gebräuchlichen Einheiten“ angegeben werden soll.

Bei Erdgastankstellen wird die bezogene Menge jedoch in Kilogramm abgerechnet. Sowohl die Hersteller wie auch die von Bundesamt für Energie beauftragte Agentur e-mobile verwenden für die Treibstoffverbrauchsangaben die Gewichts- anstelle der Volumeneinheit. Für Erdgasfahrzeuge sollte deshalb der Verbrauch anstatt in Kubikmeter in Kilogramm angegeben werden. Ein direkter Vergleich mit den auf der Energieetikette angegebenen Angaben ist sonst für den Laien nicht möglich.

Ziffer 2.6: CO₂-Emissionen

Antrag: Ziffer 2.6.1 ist wie folgt zu ändern.

„Die CO₂-Emissionen sind in Gramm pro Kilometer anzugeben. Als Vergleichswert ist der ~~Durchschnittswert der CO₂-Emissionen aller immatrikulierter Neuwagen~~ **Zielwert der Schweiz (130 g/km)** anzugeben.“

Begründung:

Die gemäss der Revisionsvorlage vorgesehene Deklaration der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der neu immatrikulierten Personenwagen trägt den Anliegen eines weitergehenden Klimaschutzes nur unzureichend Rechnung, liegt doch der durchschnittliche CO₂-Austoss der Schweizer Fahrzeugflotte (Gesamtflotte wie auch neu immatrikulierte Fahrzeuge) bisher deutlich über dem europäischen Durchschnitt.

Es ist davon auszugehen, dass die Schweiz im Sinne des Vorschlags des Bundesrates und der eidgenössischen Räte künftig Zielwerte für die CO₂-Emissionen neu in Verkehr gesetzter Personenwagen festsetzt. Es ist deshalb angezeigt, die Teilrevision der Energieverordnung bzw. der Vorgaben der Energieetikette darauf auszurichten und Ziffer 2.6.1 des Anhangs 3.6 der Energieverordnung mindestens insoweit zu ergänzen, als vom Bund festgesetzte CO₂-Zielwerte auf der Energieetikette zu deklarieren sind.

Mit Blick auf die Zielsetzungen einer 2000-Watt-Gesellschaft ist es notwendig, potentielle Fahrzeugkäuferinnen mit der Energieetikette nicht nur Informationen zu geben, welche die Einordnung eines Fahrzeuges in Relation zum "Durchschnitts-Kaufentscheid" ermöglicht sondern auch Informationen über den zu erreichenden Zielwert.

In Abhängigkeit von der Gesetzestechnik kann möglicherweise auch die Formulierung "Als Vergleichswert ist der ~~Durchschnittswert der CO₂-Emissionen aller immatrikulierter Neuwagen~~ **aktuell gültige Zielwert der Schweiz** anzugeben." gewählt werden.

Ziffern 2.6.3 und 2.6.4

Antrag: Ziffer 2.6.3 ist wie folgt zu ersetzen; Ziffer 2.6.4 kann anschliessend ersatzlos gestrichen werden:

„Die Angaben über die CO₂-Emissionen umfassen:

- a. die Emissionsdaten der Typengenehmigung und
- b. die gesamten klimarelevanten Emissionen aus Betrieb sowie Treibstoff- oder Energieproduktion und -bereitstellung.

Biogene Anteile in Treibstoffgemischen gelten nur dann als nicht klimarelevant, wenn die Gemische flächendeckend angeboten werden.“

Begründung:

Für den Klimaschutz sind die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb und der Treibstoffproduktion relevant. Der CO₂-Ausstoss aus der Treibstoffherstellung sollte deshalb nicht nur bei den Elektrofahrzeugen auf der Energieetikette zwingend ausgewiesen werden, sondern bei allen Antriebsarten. Auf die separate Ausweisung der CO₂-Emissionen aus der Energieproduktion bei Elektrofahrzeugen und der klimarelevanten CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen mit dem Treibstoffgemisch E85 (85% biogenes Ethanol, 15% Benzin) und Erdgas-Fahrzeugen kann somit verzichtet werden.

Ziffer 2.6.4

Wenn Ziffer 2.6.3 nicht wie oben vorgeschlagen geändert wird, soll Ziffer 2.6.4 wie folgt geändert werden:

*„Bei elektrisch angetriebenen Personenwagen, deren Batterien über das Stromnetz aufgeladen werden können, müssen ~~zusätzlich zu den Emissionsdaten der Typengenehmigung~~ die bei der Stromproduktion entstehenden CO₂-Emissionen ~~berücksichtigt~~ **ausgewiesen** werden. **Dabei ist zusätzlich auf die verschiedenen Stromqualitäten hinzuweisen. Die CO₂-Werte werden aus der Datenbank Ecoinvent entnommen.**“*

Begründung:

Es gibt keine Stromqualität mit Null CO₂-Emissionen, vgl. Ecoinvent-Daten. Die Energieetikette bei Elektrofahrzeugen darf sich deshalb nicht auf die Emissionsdaten der Typengenehmigung abstützen, sondern muss für die Vergleichbarkeit mit anderen Antrieben die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung des Stroms entstehen, deklarieren. Dabei sollen als Hauptgrösse die CO₂-Emissionen des Stromabsatzes in der Schweiz und ergänzend in einer Tabelle die CO₂-Emissionen der verschiedenen Stromqualitäten dargestellt werden. Datenquelle soll Ecoinvent sein.

Ziffer 2.7: Energieeffizienz

Antrag: Ziffern 2.7.2 ist wie folgt zu ändern:

*„Die Bewertungszahl errechnet sich zu ~~65~~ **80** Prozent aus dem absoluten Energieverbrauch und zu ~~35~~ **20** Prozent aus der relativen Energieeffizienz.“*

Begründung:

Das bisher vorgeschlagene Verhältnis von 65% zu 35% führt dazu, dass weiterhin verbrauchsstarke und schwere Modelle wegen der hohen Energieeffizienz im Verhältnis zum Gewicht in die besten Kategorien gelangen. Dies ist energie- und klimapolitisch sowie lufthygienisch unerwünscht. Deshalb soll das Verhältnis zwischen dem absoluten Energieverbrauch und der relativen Energieeffizienz überprüft werden.

Ziffer 2.9: Einteilung der Personenwagen in die Energieeffizienz- Kategorien

Eventualantrag: Wird 2.7.2 Ziffer nicht wie oben vorgeschlagen geändert, ist Ziffer 2.9.1 ist wie folgt zu ändern:

„Die Personenwagen sind entsprechend ihrer Energieeffizienz und den CO₂-Emissionen in die Energieeffizienz-Kategorien A bis G einzuteilen.“

Eventualantrag: Ziffer 2.9.2 ist wie folgt zu ändern:

„Nach dem Kriterium der Energieeffizienz werden sämtliche angebotenen Fahrzeugtypen entsprechend ihrer Bewertungszahl in aufsteigender Reihe geordnet und gleichmässig in sieben gleich grosse Energieeffizienzsektoren aufgeteilt.“

Eventualantrag: Ziffer 2.9.3 neu:

„Die Fahrzeugtypen werden ebenfalls nach den CO₂-Emissionen in einer Rangliste geordnet und in sieben Sektoren aufgeteilt. Diese werden wie folgt festgelegt“

Sektor ¹	Prozentsatz zur Bestimmung der CO ₂ -Limite ²
1	20
2	40
3	60
4	70
5	80
6	90
7	100

¹ Sektor 1 umfasst die bezüglich CO₂-Emissionen besten, Sektor 7 die bezüglich CO₂-Emissionen schlechtesten Fahrzeugtypen.

² Der Prozentsatz bezieht sich auf die Summe der angebotenen Fahrzeugtypen.

Eventualantrag: Ziffer 2.9.4 ist wie folgt zu ändern:

„Fahrzeugtypen, die einem Energieeffizienzsektor zugeteilt wurden, aber die CO₂-Limite des entsprechenden Sektors überschreiten, werden bei der Einteilung in die Energieeffizienz-Kategorien A bis G durch die bezüglich Energieeffizienz nächstbesten Fahrzeugtypen ersetzt, welche die massgebende CO₂-Limite erfüllen.“

Begründung:

In die Kategorie A sollten die Personenwagen mit der besten Energieeffizienz eingeteilt werden, welche bezüglich der CO₂-Emission zu den besten 20% gehören. Durch die Einführung von CO₂-Limiten kann verhindert werden, dass Fahrzeuge, die trotz einem hohen Verbrauch eine gute Energieeffizienz aufweisen, in die besten Kategorien gelangen. Bei Überschreitung der CO₂-Limite der Kategorie wird das Fahrzeug in die nächst tiefere Kategorie eingeteilt.

Eventualantrag: Ziffer 2.9.3 unnummerieren

Wird neu zu 2.9.5 unnummeriert.

Ziffer 3.2 Vereinfachte Variante (Figuren 6-10)

Antrag: ersatzlos streichen

Ziffer 3.4: Darstellung für Werbung in Druckerzeugnissen und für Listen**Antrag: Absatz b ist wie folgt zu ändern:**

„Für den Energieverbrauch ist folgender Text zu verwenden: «x l/100km», bzw. «x ~~m~~³ kg/100km», bzw. «x kWh/100km».“

Begründung:

Basierend auf unserer Begründung für den Antrag zu Ziffer 2.2.3 ist dieser Anhang entsprechend anzupassen.

Antrag: Absatz c ist wie folgt zu ändern:

"Für die CO₂-Emissionen ist folgender Text zu verwenden: "x g CO₂ /km (Durchschnitt aller verkauften Neuwagen Zielwert der Schweiz für Neuwagenflotte)".

Begründung:

Basierend auf unserer Begründung für den Antrag zu Ziffer 2.6.1 ist dieser Anhang entsprechend anzupassen.

3. Anträge zur Verordnung des UVEK (VEE-PW)**Antrag:**

Die CO₂-Emissionen von Elektrofahrzeugen sind mit den Informationen verschiedener Stromqualitäten zu ergänzen.

Begründung:

Der gemäss Art. 2 der UVEK-Verordnung für Elektrofahrzeuge anzuwendende Wert von 127 g CO₂/kWh basiert auf dem Schweizer Verbrauchsmix des Jahres 2007 und ist relativ hoch. Die Höhe der beim Energieträger Elektrizität vorgelagerten CO₂-Emissionen hängt sehr stark vom zu Grunde gelegten Strommix ab. Die Besitzer von Elektrofahrzeugen können die Zusammensetzung des Strommix selber bestimmen, dies im Gegensatz zu Besitzern von treibstoffbetriebenen Fahrzeugen. Es ist deshalb angezeigt, die Verbrauchsinformationen zu Elektrofahrzeugen mit den Informationen zu den Auswirkungen verschiedener Stromqualitäts-

ten zu ergänzen oder die Vorgaben der Energieetikette für Elektrofahrzeuge entsprechend zu erweitern.

4. Weiterentwicklung des neuen europäischen Fahrzyklus

Antrag:

Das UVEK soll sich im Rahmen der Zusammenarbeit mit den massgebenden globalen Gremien für eine praxisorientierte Weiterentwicklung des neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) einsetzen.

Begründung:

Für die abgasseitige Homologation der Personenfahrzeuge wird der wenig realistische Messzyklus nach NEFZ vorgeschrieben. Erhebungen mit Fahrzeugen im realen Einsatz zeigen, dass der NEFZ das Fahrzeugverhalten ungenügend abbildet. Das hat zur Folge, dass die realen Fahrzeugemissionen deutlich höher sind, als es die Homologationswerte vermuten lassen. Das gilt generell für den Treibstoffverbrauch (CO₂-Emissionen) sowie für die NO_x-Emissionen der Dieselfahrzeuge.

Um Verbrauch und Schadstoffausstoss realistischer zu bestimmen, wurde im Rahmen des EU-Projekts ARTEMIS (Assessment and Reliability of Transport Emission Models and Inventory Systems) der Fahrzyklus **CADC** (Common Artemis Driving Cycle) entwickelt, der einen Stadtanteil mit realistischen Beschleunigungen, einen Landstrassenanteil und einen Autobahnanteil enthält. Um reale Verbrauchsangaben zu erhalten, sollte der neue CADC rasch für verbindlich erklärt werden.

5. Geltungsbereich der Energieetikette

Antrag:

Die Energieetikette ist so rasch als möglich auf weiteren Fahrzeugkategorien auszuweiten, für Lieferwagen (inkl. leichter Nutzfahrzeuge und Kleinbusse) spätestens ab 2012, für Motorräder / Motorroller spätestens ab 2014.

Begründung:

Die jetzige Energieetikette regelt lediglich die Kennzeichnung von Personenwagen. Motorräder, Kleinbusse und leichte Nutzfahrzeuge sind ausgeklammert, obwohl für solche Fahrzeuge die Grundlagendaten teilweise schon seit 2008 vorhanden sind. Diese Fahrzeugkategorien sind bedeutende Emittenten von Luftschadstoffen und CO₂. Im Stadt- und Agglomerationsverkehr spielt der Einsatz von Lieferwagen im Gütertransport zudem eine immer wichtigere Rolle.

Wir danken bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Liestal, 5. April 2011

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

der Landschreiber: