



Bundesamt für Energie  
Sektion Energiepolitik  
Frau Daniela Hänni  
3003 Bern

Bern 10. April 2011

## **Anhörung Revision Energieverordnung (EnV): Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Frau Hänni

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Revision der Energieverordnung und äussern uns wie folgt dazu:

### **1. Grundsätzliche Bemerkungen**

- **Die CO<sub>2</sub>-Statistik 2009 des Bundesamts für Umwelt zeigt, dass der Verkehr aus klimapolitischer Sicht nach wie vor ein sehr grosses Problem darstellt.**
- **Das CO<sub>2</sub>-Gesetz schreibt einen Rückgang der Verkehrsemissionen um acht Prozent gegenüber 1990 vor. Während die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Brennstoffbereich bis 2009 unter das Niveau von 1990 sanken, liegen jene des Verkehrs um 12,8 Prozent darüber. **Wirkungsvolle und rasch einzuführende verbindliche Massnahmen zur Reduktion der Emissionen des motorisierten Individualverkehrs sind deshalb zwingend.****
- **Die SP Schweiz unterstützt alle Massnahmen im Verkehrsbereich, die zu einer langfristigen und konsequenten Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich beitragen. Wir unterstützen insbesondere den Entscheid des Parlaments, dass analog zur EU bis im Jahr 2015 neu zugelassene Autos durchschnittlich maximal 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen dürfen.**
- Die nun vorgelegte Überarbeitung der Energieverordnung geht zwar grundsätzlich in die richtige Richtung, weist aber noch Mängel auf, deren Behebung wir fordern.

### **2. Ausführungen zu einzelnen Punkten der Vorlage**

- **Seit 2003 sind alle neuen Personenwagen mit der Energieetikette zu kennzeichnen. Auto-käuferInnen erhalten somit Informationen über die Energieeffizienz, den Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen und können so im Wissen um die ökologischen Auswirkungen den Kaufentscheid fällen, was wir begrüssen. **Wichtig ist aber, dass auch AutoverkäuferInnen entsprechend informiert sind und die KäuferInnen kompetent beraten und auf die ökologischen Auswirkungen hinweisen können.****

- Für die Einteilung in die Energieeffizienzkategorien sind gemäss bestehender Etikette Treibstoffverbrauch und Leergewicht massgebend. **Damit wird ein teilweise relativer Ansatz gewählt, was aus ökologischer Sicht nur bedingt sinnvoll ist.**
- Die Einteilung der Fahrzeuge in die Kategorien A bis G soll aufgrund der Energieeffizienz und des Energieverbrauchs erfolgen. Diese Einteilung soll in sieben gleich grosse Teile aufgeteilt werden. Die Bewertungszahl desjenigen Fahrzeugtyps, der am Schluss des jeweiligen Siebtels liegt, bildet die Kategoriengrenze bezüglich Energieeffizienz. Während in Kategorie A die Verschiebungen aufgrund der neuen Berechnungsformel geschehen, gibt es in den hinteren Kategorien grosse Verschiebungen. **Trotz des stärker gewichteten absoluten Anteils in der Berechnungsformel, welcher leichtere Fahrzeuge gegenüber schwereren leicht bevorteilt, sind weiterhin alle Fahrzeugklassen in der Kategorie A vertreten. Diese Regelung führt dazu, dass auch grosse Fahrzeug in der besten Kategorie klassiert werden. Damit wird ein falsches Signal gesetzt und wir lehnen diese relative Einteilung ab.**
- Daran ändert auch die vorgeschlagene Erhöhung des absoluten Anteils des Treibstoffverbrauchs auf 65 Prozent nichts Grundsätzliches. Zwar nehmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen etwas stärker Einfluss auf die Einteilung der Fahrzeuge in die Effizienz-Kategorien, diese zusätzlichen 5 % dürften aber keine allzu grosse Wirkung entfalten.
- Dieseltreibene Fahrzeuge werden zwar durch den stärker gewichteten absoluten Anteil gegenüber Benzinfahrzeugen schlechter gestellt, da erstere tendenziell schwerer sind. Die Verwendung von Primärenergie-Benzinäquivalenten anstelle von Benzinäquivalenten führt aber dazu, dass **Dieselfahrzeuge im Vergleich zu Benzinfahrzeugen gegenüber den alten Berechnungen besser abschneiden, was wir grundsätzlich begrüssen, sofern die Filterpflicht konsequent umgesetzt ist.**
- Die bisherige Energieetikette wurde in erster Linie für mit fossilen Treibstoffen betriebene Autos ausgestaltet. Bei Gasfahrzeugen wurde zwischen biogener und fossiler Herkunft des Treibstoffs unterschieden, für das Treibstoffgemisch E85 wurden Ergänzungen gemacht. **Die Umrechnungsfaktoren aber fehlten und für alternative Antriebe war die Etikette nicht vorgesehen. Dieser Mangel wird mit der vorliegenden Überarbeitung angegangen, was wir unterstützen.**
- **Damit die unterschiedlichen Antriebe und Treibstoffe miteinander verglichen werden können, muss die gesamte Wirkungskette berücksichtigt werden, wie der Vernehmlassungsbericht zu Recht festhält. Es ist deshalb aus unserer Sicht richtig, dass sich die Berechnung der Energieeffizienz auf den Primärenergieverbrauch beziehen muss. Als Vergleichswert gilt nicht mehr der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Neuwagen, sondern der Durchschnitt der im Vorjahr verkauften Neuwagen.** Das erachten wir als sinnvoll.
- **Bei Elektrofahrzeugen muss der Strommix berücksichtigt werden, um eine transparente ökologische Bewertung vornehmen zu können.**
- Es ist vorgesehen, die Kategoriengrenzen und Durchschnittswerte jährlich anzupassen. Das begrüssen wir. Neu wird auf der Energieetikette neben dem Energieverbrauch des jeweiligen Treibstoffs auch der Verbrauch in Liter Benzinäquivalent pro 100 Kilometer angegeben. **Damit wird es für die KonsumentInnen einfacher, sich zu orientieren.**
- **Ebenfalls als richtig erachten wir, dass in der Werbung der Energieverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Energieeffizienz-Kategorie gut lesbar anzugeben sind. Auch in elektronischen Medien sind diese Angaben deutlich anzubringen.**
- Der Geltungsbereich der revidierten Energieetikette beschränkt sich weiterhin auf Personwagen. Es ist zurzeit nicht vorgesehen, die Energieetikette auf weitere Fahrzeugkategorien (beispielsweise Lieferwagen, Lastwagen oder Motorräder) auszuweiten. **Diese Be-**

**schränkung ist nicht nachvollziehbar und aus unserer Sicht aus ökologischen Gründen falsch. Wir beantragen eine entsprechende Ausweitung.**

- Die Kennzeichnungspflicht bezieht sich zudem ausschliesslich auf neue Fahrzeuge. **Auch hier sind wir der Meinung, dass diese Beschränkungen unnötig und schädlich sind.** Die bisher vom BfE freiwillig angebotene Energieetikette für Occasionsfahrzeuge soll verbindlich werden. Freiwilligkeit reicht nicht.
- **Die Auswirkungen der Energieetikette im Hinblick auf die Effizienzsteigerung sind auch abhängig von entsprechenden, auf der Basis der Energieetikette erfolgenden Anwendungen.** Dazu gehören die ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer sowie die kantonalen Motorfahrzeugsteuern. Diese Ebene bzw. diese Massnahmen sind einzu-beziehen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Parteipräsident



Chantal Gahlinger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz