

Bundesamt für Energie
Sektion Energiepolitik
Frau Daniela Hänni
3003 Bern

Bern, 11. April 2011

Revision Energieverordnung (EnV Anhang 3.6): Energieetikette für Personenwagen; Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Änderung von Anhang 3.6 der Energieverordnung haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu können.

Die Grünen unterstützen die Stossrichtung der Neuerungen bei der Energieetikette für Personenwagen. Hervorzuheben sind die höhere Gewichtung des absoluten CO₂-Ausstosses sowie der Einbezug von Elektrofahrzeugen und alternativer Treibstoffe. Dank diesen Massnahmen ergibt die Energieetikette ein realistischeres Abbild der Klimaauswirkungen von Motorfahrzeugen. Auch die Darstellung der Energieetikette wird im vorgelegten Entwurf gegenüber heute verbessert.

Dennoch stellen die Grünen Verbesserungsbedarf fest. Immer noch werden die relativen, auf das Leergewicht bezogenen CO₂-Emissionen zu mehr als einem Drittel berücksichtigt. So besteht die Möglichkeit, dass schwere aber effiziente Offroader in die beste Kategorie eingeteilt werden. Die Energieetikette wird so zu einem Verkaufsargument für übermässig klimaschädliche und gefährliche Fahrzeuge. Bei der Energieetikette für Elektrofahrzeuge wird überdies der tatsächliche CO₂-Ausstoss unterschätzt, weil der Konsummix anstatt des Versorgungsmix zur Berechnung verwendet wird. Die Grünen schlagen schliesslich vor, einen Risikofaktor bei der Verwendung von Atomstrom in die Energieetikette zu integrieren.

Wir bitten Sie, die folgenden Anliegen und Anträge wohlwollend zu prüfen und den Entwurf entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Franziska Teuscher
Vizepräsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Revision Energieverordnung (EnV Anhang 3.6): Energieetikette für Personenwagen; Anhörung

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

Mit dem Instrument der Energieetikette soll ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des CO₂-Gesetzes und damit zu einer erfolgreichen Klimapolitik des Bundes geleistet werden. Die Grünen unterstützen die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderungen der Energieverordnung, mit denen die Energieetikette für Personenwagen angepasst wird. Gleichzeitig bedauern sie, dass die Änderungen zu wenig weit gehen und wesentliche Schwachpunkte der heutigen Energieetikette für Personenwagen nicht oder nur unzulänglich korrigiert werden. Gemäss geltenden Bestimmungen können die besten Kategorien A und B auch Fahrzeugen vergeben werden, die absolut betrachtet übermässig hohe CO₂-Emissionswerte aufweisen. Dieser Mangel wird auch in der vorliegenden Revision des Energieverordnung nicht genügend behoben.

Zu einzelnen Punkten der Vorlage äussern wir uns wie folgt:

Wechsel zur „absoluten“ Etikette

Ziel der Verordnungsrevision ist die Verbesserung der Energieetikette für Fahrzeuge. Insbesondere soll der absolute Treibstoffverbrauch bei der Einteilung der Fahrzeuge in die Kategorien der Energieetikette stärker gewichtet werden. Tatsächlich berücksichtigt die Energieetikette nicht nur den absoluten Treibstoffverbrauch sondern auch einen relativen Wert (Quotient aus Treibstoffverbrauch und Leergewicht).

Bereits 2006 war eine Korrektur dringend nötig, da verschieden schwere SUVs den Sprung in die Effizienz-Kategorie A geschafft hatten. 2011 soll nun das Verhältnis von relativem Wert (40%) zu absolutem Wert (60%) wieder geändert werden, indem der relative Anteil leicht auf 35% reduziert wird. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die neue Gewichtung bald wieder überholt sein wird und sich eine weitere Anpassung aufdrängt.

Eine weitere sich abzeichnende, bei den Konsumentinnen und Konsumenten Verwirrung stiftende Problematik entsteht durch die Einführung des EU-Mechanismus für Neuwageneffizienz im CO₂-Gesetz (indirekter Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für menschenfreundlichere Fahrzeuge“). Dieser sieht die Senkung der CO₂-Emissionen von neuen Personenwagen auf durchschnittlich 130g/km vor. Im Entwurf zum revidierten CO₂-Gesetz ist folgende Kann-Formulierung zu finden:

„Der Bundesrat kann vorsehen, dass in den Verkaufsunterlagen für Personenwagen der Betrag anzugeben ist, der nach Massgabe der Absätze 1 und 2 zu entrichten wäre, wenn die Sanktion aufgrund der CO₂-Emissionen des einzelnen Personenwagens festgesetzt würde.“

Für die Käufer und Käuferinnen ist allerdings nicht nachvollziehbar, weshalb ein Auto mit der Effizienzklasse A oder B gleichzeitig als Fahrzeug mit übermässigem CO₂-Ausstoss gekennzeichnet wird. Darunter leiden sowohl die Glaubwürdigkeit der Energieetikette wie die Akzeptanz der Neuwageneffizienzmassnahme.

Die Relativität der Etikette wird vor allem damit begründet, dass Personen, die ein grösseres Fahrzeug benötigen, die Möglichkeit haben, ein Modell der besten Kategorie A zu kaufen. Dies ist aber nicht notwendig. Personen, die ein grosses Auto benötigen sind durchaus in der Lage zu wissen, dass in dieser Grössenklasse keine Top-Platzierung bei der Energieetikette möglich ist. Sie wählen folglich das Bestmögliche, also ein Fahrzeug der B- oder C-Kategorie anstelle eines grossen Autos der E-Kategorie.

Die Reduktion des relativen Anteils von 40 auf 35% ist somit ein Schritt in die richtige Richtung. Wie in einigen EU-Ländern soll aber auch die Energieetikette der Schweiz auf einer rein absoluten Bewertung basieren. Bis dies umgesetzt wird, ist zumindest ein CO₂-Cap einzuführen, wie dies vom BFE in der vorbereitenden Begleitgruppe vorgeschlagen wurde. Mit einem CO₂-Cap kann vermieden werden, dass Personenwagen die nach CO₂-Gesetz mehr CO₂-Emissionen aufweisen als der geltende Durchschnittswert, in die Effizienz-Kategorien A und B eingeteilt werden. (Beispiel: Da der durchschnittliche CO₂-Wert der neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge auf 130g/km gesenkt werden soll, so dürfen Personenwagen mit einem CO₂-Wert >130g/km nicht die Effizienz-Kategorie A oder B erreichen.) Auch mit einer solchen Regelung könnten alle Fahrzeuge gleichmässig auf die Kategorien der Energieetikette verteilt werden, wie dies laut Anhörungsunterlagen angestrebt wird.

Neuerungen bei der Energieetikette

Die Berücksichtigung des Primärenergieverbrauchs bei der Berechnung der Effizienz. (Wechsel von „tank-to-wheel“ zu „well-to-wheel“) wird begrüsst. Anhand des Benzinäquivalents können damit unterschiedliche Treibstoffe und Antriebssysteme miteinander verglichen werden.

Die Darstellung der Energieetikette wird mit den Anpassungen deutlich verbessert. Der Vergleichswert entspricht nicht mehr dem Durchschnitt des Angebots, sondern den mittleren CO₂-Emissionen aller im Vorjahr verkauften Neuwagen. Letzterer ist in der Regel tiefer und gibt die Treibhausgasbelastung des effektiven Fahrzeugparks wieder.

Energieetikette für Elektrofahrzeuge

Es ist richtig für Elektrofahrzeuge den durch die Stromproduktion erzeugten CO₂-Ausstoss anzurechnen. Allerdings muss für die Berechnung nicht der Konsummix sondern der Versorgungsmix zur Anwendung kommen. Beim Versorgungsmix sind die separat verkauften, zertifizierten Stromanteile abgezogen. Der vorgeschlagene Wert von 127g CO₂/kWh ist daher auf 149g CO₂/kWh zu erhöhen. Da Elektrofahrzeuge vor allem nachts aufgeladen werden, ist aber auch dieser Wert eher tief angesetzt, da der Anteil Kohlestrom in der Nacht grösser ist. Aus diesem Grund sollte zumindest zusätzlich der Import-Kohlestrommix der Berechnung des CO₂-Ausstosses zugrundegelegt werden.

Auf der Seite 5 der Erläuterungen zum Verordnungsentwurf steht, dass die CO₂-Emissionsangaben bei Elektrofahrzeugen alleine zur Information dienen. Diese Angaben sind aber relevant und müssen in die Beurteilung beim Kauf ganz klar einfließen können.

Die elektrischen Energieverbrauchsangaben in kWh/100km beruhen auf dem NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Dieser ist jedoch völlig realitätsfremd. Zwar gibt es auch bei Personenwagen Abweichungen zum NEFZ-Verbrauch. Diese liegen im Durchschnitt 27 Prozent höher (F. Dudendorfer; ÖkoGlobe-Institut 2009). Aber mit konsequenter EcoDrive-Fahrweise kann der NEFZ-Wert praktisch immer erreicht bzw. sogar unterschritten werden. Bei Elektrofahrzeugen ist dies nicht möglich und die Abweichung vom gemessenen NEFZ-Wert ist viel höher. Standby-Verbrauch der Batterie (bei Zebra-Batterien), Selbstentladung, stromverbrauchende Zusatzaggregate (vor allem die Heizung) etc. machen es unmöglich, den tiefen NEFZ-Verbrauch im realen Einsatz zu erreichen. Dies haben verschiedene Feldtest aufgezeigt. Der NEFZ-Verbrauch ist daher mit einem die Realität besser abbildenden Faktor zu multiplizieren.

Risikofaktor bei der Verwendung von Atomstrom

Zusätzlich sollte zum Atomanteil im Strommix ein radiotoxischer Ansatz mitberücksichtigt werden: es müsste hierfür die eigentliche Radiotoxizität der verschiedenen Elementen in den Abfällen herangezogen werden, z.B. die Strahlenintensität von Plutonium und weiterer Spaltprodukte. Die Radiotoxizität von einem Kilo Natur-Uran könnte zum Beispiel die Äquivalenz-Einheit bilden. Wichtig ist sowohl die Radiotoxizität der verschiedenen Isotope der zu betrachtenden Elemente, wie auch die unterschiedlichen Halbwertszeiten.

Es braucht hierfür eine feine Beschreibung des langfristigen Gehaltes der Abfälle an gefährlichen Materien. Ausserdem muss auch die eventuelle Freisetzung von radioaktivem Material bei einem Atomunfall einbezogen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die eigentliche Radiotoxizität der Elemente, das heisst das Schädlichkeits-

Potenzial bzw. das tatsächliche radiotoxische Potential von den Bedingungen ihrer eventuellen Freisetzung abhängen. Dies betrifft insbesondere die Situation bei einem Atomunfall und die Ungewissheit bei einer langfristigen grossflächigen Kontamination unterschiedlicher Gebiete.