

Bundesamt für Energie  
Sektion Energiepolitik  
Frau Daniela Hänni  
3003 Bern

8. April 2011

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

Sehr geehrte Damen und Herren  
Sehr geehrte Frau Hänni

Wir danken für die Einladung, zu den beabsichtigten Neuerungen betreffend Energieetiketten für Personenwagen Stellung nehmen zu können.

### **Grundsätzliches**

Die Aktion für vernünftige Energiepolitik der Schweiz (AVES) unterstützt im Wesentlichen die Überarbeitung der Energieetikette:

- Wir finden es richtig, dass weiterhin am teilweise relativen Ansatz der Energieetikette festgehalten wird (Berücksichtigung von Treibstoffverbrauch und Leergewicht).
- Auch der Reduktion des relativen Anteils von 40 % auf 35 % kann die AVES zustimmen.
- Die Ausweitung der Energieetikette auf alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) respektive Treibstoffe (Gas, E85) unter Berücksichtigung der Benzinäquivalente unterstützen wir ausdrücklich. Dies ermöglicht den Käufern auf einfache Art einen sinnvollen Quervergleich.
- In den nächsten Jahren könnte es möglicherweise zu grösseren Änderungen bei den Antriebsarten und Treibstoffzusammensetzungen kommen. Die Berechnung der Energieeffizienz aufgrund des Primärenergieverbrauchs „well to wheel“ (anstelle des Endenergieverbrauchs oder „tank to wheel“) findet die AVES daher richtig und konsequent. Dies hat aber auch Konsequenzen in der Darstellungsart (siehe unten).

### **Anträge zu Anhang 3.6 der Energieverordnung**

#### **Zu Ziff. 3.1.5 (und die dazugehörigen Figuren)**

Für die AVES steht fest: Das Ziel der Energieetikette für Personenwagen muss die möglichst klare und einfache Information über Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Energieeffizienz sein. Die Energieetikette muss vor allem einen einfachen Quervergleich zwischen den einzelnen Fahrzeugmodellen/Antriebsarten und deren zurechenbaren klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen ermöglichen.

Wir waren deshalb negativ überrascht von der Darstellung der Energieetikette bei den Benzin/E85-Fahrzeugen. Wir hätten erwartet, dass in Figur 4 die klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen

im E85-Betrieb im obersten farbigen Balkendiagramm hervorgehoben werden (im Beispiel 38g/km) und nicht die Werte im konventionellen Benzinbetrieb (im Beispiel 154g/km). Wir gehen davon aus, dass nach Kauf eines Fahrzeuges, das mit E85 betrieben werden kann, auch E85 benützt wird. Zur vollständigen Information soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoss im reinen Benzin-Fahrbetrieb (154g/km) unterhalb des obersten Balkendiagramms angegeben werden. Die im Beispiel gewählte Darstellung müsste also gerade „umgekehrt“ werden.

Analog verhält es sich bei der Figur 5 (Elektrofahrzeuge). Im Beispiel wird im farbigen Balkendiagramm die CO<sub>2</sub>-Emission mit 0g/km angegeben. Hier müsste aus objektiver Sicht die zurechenbare klimarelevante CO<sub>2</sub>-Emission der aktuellen Stromproduktion (Strommix) vermerkt sein (22g/km). Dies erscheint uns im Hinblick auf die möglichen Änderungen im künftigen Strommix (Gas-Kombi-Kraftwerke) von grosser Bedeutung. Auch in Figur 5 müsste wie in Figur 4 die Darstellung „umgekehrt“ werden: Im farbigen Balkendiagramm müsste 22g/km stehen und in der Bemerkung darunter kann festgehalten werden, dass im Elektro-Fahrbetrieb für sich allein betrachtet CO<sub>2</sub>-Emissionen von 0g/km anfallen.

**Die AVES beantragt, die Darstellungsart in den Figuren 4 und 5 konsequenterweise im Sinne der oben stehenden Bemerkungen anzupassen.** Die Darstellungen in Figur 1 und Figur 2 finden wir in Ordnung. Ob aus den oben stehenden Überlegungen auch die Darstellung in Figur 3/Gasfahrzeuge angepasst werden muss, überlassen wir dem BfE.

#### **Zu Ziff. 4.1**

Das BfE schlägt die Berechnung und Anpassung des CO<sub>2</sub>-Durchschnittswertes und die Festlegung der Kategoriengrenze im jährlichen Rhythmus vor. Von unserer Mitgliederbasis her gibt es Widerstand gegen diese Verkürzung des Anpassungsrythmus'. Der Aufwand für die fortlaufende, schnelle Anpassung der Verkaufsunterlagen durch das Autogewerbe darf tatsächlich nicht unterschätzt werden. Überdies ist es fraglich, ob die Anpassung der relativ kleinen Verschiebungen in der Energieetikette von Jahr zu Jahr der Kundschaft informationsmässig wirklich einen Zusatznutzen bringt, da sich im Quervergleich zwischen den einzelnen Fahrzeug-Modellen nur sehr wenig verändert.

**Die AVES beantragt am zweijährigen Anpassungsintervall festzuhalten.**

\* \* \* \* \*

Wir danken für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Mit freundlichen Grüssen

Aktion für vernünftige Energiepolitik der Schweiz (AVES)

  
Konrad Studerus  
Vizepräsident

  
Bruno Fäh  
Sekretär

Die AVES setzt sich als Milizorganisation für eine sichere, umweltfreundliche und wirtschaftliche Energie- sowie eine möglichst CO<sub>2</sub>-freie Stromversorgung ein. Die AVES zählt in 19 Regionalgruppen rund 6000 Mitglieder, darunter 100 National- und Ständeräte sowie zahlreiche Mitglieder kantonaler und gemeindlicher Legislativen und Exekutiven. – Dem 12-köpfigen Vorstand der AVES Schweiz gehören u.a. folgende Eidg. Parlamentarier an: SR Rolf Schweizer (zugleich Präsident, FDP, Zug), NR Elvira Bader (CVP, SO), NR Hans Killer (SVP, AG), SR Filippo Lombardi (CVP, TI), NR Werner Messmer (FDP, TG), NR Christian Wasserfallen (FDP, BE)  
[www.aves.ch](http://www.aves.ch)