

Stellungnahme der SES zur geplanten Änderung der Energieverordnung

1 *Energieetikette für Personenwagen*

1.1 Zweck der Energie Etikette

Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen vom Dezember 2001 soll mit der Energie-Etikette ein Beitrag zur Erreichung der Ziele des CO₂-Gesetzes und damit zur Klimapolitik des Bundes geleistet werden. Dies ist mit dem heutigen System jedoch nur sehr eingeschränkt möglich, denn die „Bestnote“ A wird für Fahrzeuge verliehen, die im Extremfall (bei hohem Gewicht) bis zu 249 g CO₂ pro km emittieren können. Zum Vergleich liegt das kurzfristige Ziel für den durchschnittlichen Flottenverbrauch (für Neuwagen) bei ca. 150 g/km.

Die Grundproblematik liegt in der Bewertung des Treibstoffverbrauchs in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht, wie in Abschnitt 1.2 detailliert ausgeführt wird. Die Vernehmlassungsunterlagen zur Energie Etikette vom Dezember 2001 postulierten ein „relatives“ System. Im Gegensatz zum später beschlossenen Modell wurde damals eine Deklaration des Energieverbrauchsvergleichs auf der Basis von kg Treibstoff pro 100 km und pro m² Fahrzeugfläche vorgeschlagen. Damit sollte, so die Vernehmlassungserläuterungen (Seite 2) der Einsatz **treibstoffsparender** Fahrzeuge gefördert werden. Während diesem Ziel hiermit kaum entsprochen werden kann, weil grössere Fahrzeuge bei der Einstufung bevorzugt werden, ist die schliesslich beschlossene Regelung, die sich auf das Fahrzeuggewicht anstatt der Fläche bezieht, noch negativer zu bewerten: Hiermit wird auch z. B. der Einsatz leichter Materialien nicht mehr belohnt. Es liegt auf der Hand, dass dieses System, mit dem sogar sehr schwere Fahrzeuge die Effizienzklasse A erreichen können, dem Ziel der Treibstoffersparnis nicht dient, sondern vielmehr sogar die Ineffizienz unnötig schwerer Fahrzeuge verschleiert. Deswegen hat dieser Entscheid die gesetzten Ziele nicht unterstützt und zusätzlich der Glaubwürdigkeit der Energieetikette für Personenwagen erheblich geschadet. Es ist sehr zu bedauern, dass die Gelegenheit der gegenwärtigen Anpassung nicht für eine grundlegende Korrektur genutzt wurde.

1.2 Zur Gewichtsproblematik

Die bisherige Energieetikette berücksichtigt für die Einordnung in die Effizienzklassen nicht nur den Energie- bzw. Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs, sondern auch das Fahrzeuggewicht: Bei gleichem Verbrauch kann ein schwereres Fahrzeug eine günstigere Effizienzklasse erreichen. Diese Eigenschaft der Energieetikette, die bereits vielfältig und gut begründet kritisiert

wurde, soll gemäss der vorgeschlagenen revidierten Fassung der Verordnung abgeschwächt werden, jedoch grundsätzlich erhalten bleiben.

Wie im Folgenden nochmals detailliert belegt wird, ist die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge (abgekürzt als „Gewichtsrabatt“ bezeichnet) grundsätzlich sinnlos und kontraproduktiv:

Die Zielsetzung der Energieetikette ist die Beeinflussung des Käuferverhaltens zugunsten sparsamerer Personenwagen. Hierfür ist es absolut kontraproduktiv, durch einen Gewichtsrabatt die negativen Auswirkungen höherer Fahrzeuggewichte auf die Energieeffizienz zu verschleiern. Wenn eine Person z. B. plant, für den täglichen Arbeitsweg einen Van anstatt einen Kleinwagen anzuschaffen, so muss ihr durch die Energieplakette signalisiert werden, dass die Anschaffung des Kleinwagens aus Sicht des Energieverbrauchs eindeutig vorzuziehen wäre.

Die Auswirkungen eines höheren Fahrzeuggewichts sind im Einzelnen:

- meist ein höherer Energieverbrauch
- häufig eine Zunahme der Belastung mit Luftschadstoffen (insbesondere beim Einsatz von Dieselmotoren ohne Russfilter)
- im Allgemeinen ein Nachteil in Bezug auf die Ressourcenschonung auch mit Blick auf den Material- und Energieverbrauch bei der Herstellung des Fahrzeugs

Ein höheres Fahrzeuggewicht *kann* der Preis für Verbesserungen des Fahrzeugs in Bezug auf Raumangebot, Sicherheit und Komfort sein. Es kann aber ebenso die Folge unausgereifter Konstruktionsprinzipien, schlechter (billiger) Wahl der Materialien (z. B. Stahl statt Aluminium-Legierungen), der Verwendung unnötiger Komponenten (z. B. schwerer „Kuhfänger“) oder der Wahl eines unnötig grossen Fahrzeugs (z. B. für den Transport einer einzelnen Person) sein. Der Sicherheitsstandard von Fahrzeugen korreliert kaum mit dem Fahrzeuggewicht: Gerade die schweren Geländewagen zeigen in Crash-Tests häufig erheblich schlechtere Insassensicherheit als gängige Mittelklassewagen oder sogar Kleinwagen. Zusätzlich ist die Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer (Autofahrer und vor allem Fussgänger) meist erheblich grösser. Weitere Nachteile sind die oft grössere Geräuschentwicklung, die stärkere Aufwirbelung von Staub sowie der oft grössere Platzbedarf beim Parkieren und bei der Fahrt durch enge Strassen.

Ein hohes Fahrzeuggewicht ist also keineswegs gleichbedeutend mit einem hohen Nutzwert und als solches keine wünschenswerte Eigenschaft. Wo ein höheres Fahrzeuggewicht unvermeidliche Folge tatsächlich benötigter Merkmale des Fahrzeugs ist, kann sich der Käufer immer noch für dieses Fahrzeug entscheiden. Dann sollte dies aber im Wissen geschehen, dass dies energetisch gesehen ungünstig ist.

Gegen einen absoluten Verbrauchsvergleich, welcher beispielsweise auf dem CO₂-Ausstoss ohne Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts beruht, wurde und wird immer wieder das Argument der Gebrauchsabsicht (z. B. Familienauto) ins Feld geführt. Der Vergleich von Fahrzeugen innerhalb einer bestimmten Grössenkatgorie ist aber mit oder ohne Gewichtsrabatt genauso möglich – unvermindert auch wenn schwere Fahrzeuge nicht mehr die Kategorie A erreichen könnten, sondern z. B. zwischen den Kategorien D und G angesiedelt wären. Das häufige angeführte Argument der Vergleichbarkeit ist also in keiner Weise geeignet, den Gewichtsrabatt zu rechtfertigen.

Der Gewichtsrabatt – in der alten wie auch in der revidierten Version – macht den Prozess der Erstellung der Energieetikette komplizierter als notwendig. Seine Entfernung würde sowohl das Regelwerk als auch seine Anwendung in der Praxis einfacher machen. Damit würde allenfalls auch die Einführung einer vereinfachten Version für die Anwendung bei Gebrauchtwagen ermöglicht.

Zusammenfassend ist keinerlei nachvollziehbarer Grund erkennbar, die Bevorzugung von schwereren Fahrzeugen (wenn auch in vermindertem Umfang) beizubehalten.

Das Hauptproblem ist, dass die Glaubwürdigkeit der Energieetikette sowie ihr Erfolg in der Praxis deswegen auch nach der vorgestellten Revision gefährdet wären. All die der bisherigen Energieetikette geltende Kritik im Hinblick auf die Gewichtsproblematik würde uneingeschränkt weiter gelten, nur dass das Ausmass der kontraproduktiven Bevorzugung schwerer Fahrzeuge etwas gemildert würde.

Es sei hier noch angemerkt, dass die Automobilhersteller und –importeure durchaus einen Grund für die Beibehaltung eines Gewichtsrabatts haben: die im Allgemeinen deutlich höheren Gewinnmargen beim Verkauf schwererer Fahrzeuge. Hier besteht ein Konflikt zwischen der Zielsetzung der Energieetikette und wirtschaftlichen Partikularinteressen. Es ist der Gefahr zu begegnen, dass letztere Interessen mit Hilfe von Scheinargumenten (→ Vergleichbarkeit innerhalb von Fahrzeugkategorien, siehe oben) die Oberhand über das öffentliche Interesse bekommen.

1.3 Gestaltung der CO₂-Angaben

Während bei der bisherigen Energieetikette die Effizienzkatgorie das optisch am meisten hervorstechende Merkmal ist, soll gemäss der revidierten Fassung die Angabe der CO₂-Emissionen grafisch deutlich mehr betont werden. Zusätzlich soll der Zahlenwert (in g/km) nun auch grafisch dargestellt und mit dem Durchschnitt aller Neuwagenmodelle verglichen werden.

Beide Verbesserungen sind eindeutig zu begrüssen. Die optische Aufwertung der CO₂-Angaben mindert ein wenig das Defizit, welches die Gewichtsproblematik (siehe oben) bei der Einstufung

in die Effizienzkatoren verursacht. Vor allem aber löst der Vergleich mit dem Durchschnitt der Neuwagenmodelle das Problem, dass der blanke Zahlenwert von Nicht-Experten meist nicht bewertet werden kann.

Es sei noch angemerkt, dass Abschnitt 2.1.2.2 der Verordnung unnötig kompliziert (mit einer Formel) und nicht völlig klar formuliert ist. Eine klare und präzisere Formulierung könnte sein: „Als klimarelevante CO₂-Emissionen gelten diejenigen, die nicht bei der Gewinnung des biogenen Anteils des Treibstoffs kompensiert werden.“ Abschnitt 2.1.2.3 sollte dann sinngemäss leicht angepasst werden.

1.4 Berücksichtigung der Feinstaubproblematik

Gemäss Abschnitt 2.5 der revidierten Verordnung ist vorgesehen, eine Information über die Ausrüstung von Personenwagen mit Partikelfiltern in die Energieetikette aufzunehmen, falls der Bundesrat sich nicht bald für eine Filterpflicht entscheidet.

Letztere Einschränkung ist nachvollziehbar, da die Feinstaubproblematik bei der Kaufentscheidung nicht mehr von grosser Bedeutung wäre. Vorauszusetzen wäre natürlich, dass die Filterpflicht – bzw. ein Emissionsgrenzwert, wie er mit modernen Filtern erreichbar ist – in naher Zukunft tatsächlich in Kraft tritt.

Leider enthält der vorgelegte Änderungsentwurf keinerlei Details dazu, wie die Kennzeichnung betreffend der Feinstaubemissionen ggf. aussehen würde. Vor einer einfachen Angabe, ob ein Partikelfilter eingebaut ist oder nicht, soll aus den folgenden Gründen vorsorglich gewarnt werden:

- Die Wirksamkeit verschiedener Filtersysteme ist sehr unterschiedlich. Insbesondere haben heute im Rahmen einer Nachrüstung verwendete Filter meist eine sehr mangelhafte Filterwirkung im Vergleich mit solchen Modellen, wie sie für manche Neuwagen erhältlich sind. Es wäre der Gefahr zu begegnen, dass auch Neuwagen mit einem Filtermodell unzureichender Wirkung ausgestattet und trotzdem auf der Energieetikette als in Sachen Feinstaub unproblematisch gekennzeichnet würden.
- Ein Verwirrung könnte bei Laien dadurch entstehen, dass nur Dieselmotoren mit Filter erhältlich wären, nicht aber Benzinmotoren. Dies könnte den falschen Eindruck hervorrufen, dass Dieselmotoren mit Filter in Bezug auf Feinstaub den Benzinmotoren vorzuziehen sind.

Aus diesen Gründen wäre eine direkte Bewertung der Feinstaubemissionen, die auf alle Personenwagen in gleicher Weise angewandt werden könnte, einer rein technischen Angabe (Filter vorhanden oder nicht) eindeutig vorzuziehen. Dies könnte der Einfachheit halber durch Einordnung in eine von drei Kategorien erfolgen: geringe, mittlere oder hohe Feinstaubemissionen. Dieselmotoren mit Filter würden genauso wie Benzinmotoren in der Regel in die erste Kategorie

gelangen, während die anderen Kategorien mehr oder weniger problematischen Fahrzeugen (meist mit Dieselmotor ohne Filter) vorbehalten wären.

2 Deklaration des Energieverbrauchs bei Raumklimageräten

Gemäss der Verordnung sollen neu auch netzbetriebene Raumklimageräte mit einer Energieetikette versehen werden. Diese Neuerung ist eindeutig zu begrüessen, da einerseits Geräte dieser Kategorie einen erheblichen Energieverbrauch verursachen können und andererseits ihr Einsatz tatsächlich erheblich zugenommen hat. Zudem ist der Vergleich verschiedener Geräte bzgl. Energieverbrauch für den Laien bisher sehr schwierig.

Die Durchführung ist geplant gemäss EG-Richtlinien, die in der EU bereits gültig sind. Dieses Verfahren erscheint tatsächlich vernünftiger als die Entwicklung einer neuen Energieetikette für diese Geräte, da der benötigte Aufwand bei Herstellern und Verwaltung somit erheblich reduziert wird.

Vorteilhaft ist ferner, dass die Plakette gemäss EG-Richtlinie weitere für die Verbraucher nützliche Angaben enthält, insbesondere über die Art der Abwärmeabfuhr und die Möglichkeit des Einsatzes als Wärmepumpe für Heizzwecke.

Im Falle der Kühlgeräte ist *nicht* zu beanstanden, dass die Bewertung der Effizienz gemäss der EG-Richtlinie nicht nur vom Stromverbrauch, sondern auch von der Kühlleistung abhängt. Hier liegt eindeutig eine andere Situation vor als bei der Bewertung des Verbrauchs von Personewagen:

- Die Kühlleistung ist im Gegensatz zum Fahrzeuggewicht eine unmittelbar und wesentlich den Nutzwert bestimmende Grösse.
- Bei Anwendung in einem gegebenen Raum hat eine höhere Kühlleistung bei gleicher Leistungsaufnahme zur Folge, dass weniger Betriebsstunden des Aggregats notwendig sind, und reduziert so die benötigte Energiemenge. Dies rechtfertigt eindeutig eine günstigere Einstufung des betreffenden Geräts.