



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Energie
3003 Bern

Revision der Energieverordnung (EnV): Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 17. Februar 2011 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Regierungsrat des Kantons Uri im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, zur Revision der Energieverordnung (EnV) Stellung zu nehmen. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir bestens. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

1. Allgemeine Bemerkungen

Nach der Ablehnung der Umweltetikette für Personenwagen soll die bisherige Energieetikette weiterentwickelt werden. Wir begrüssen es grundsätzlich, dass wesentliche Punkte aus dem Umweltetiketten-Vorschlag nun in die Energieetikette-Verordnung Eingang finden, insbesondere finden wir den Einbezug der Primärenergie als Bemessungsgrundlage richtig. Auch die Weiterentwicklung des Berechnungsmodells, die gleichmässige Aufteilung der Automodelle in die sieben Kategorien sowie die Ausgestaltung der Etikette erachten wir als Schritte in die richtige Richtung.

Es ist allerdings davon auszugehen, dass die vorgeschlagenen Änderungen zu einer weiteren Verschiebung des Flottenmixes zugunsten von Dieselfahrzeugen führen. Weil heutige Dieselmotoren in Bezug auf ihre Luftschadstoffemissionen im Vergleich zu Benzinmotoren schlechter abschneiden, ist zu befürchten, dass die weitere notwendige Minderung der Stickoxidemissionen aus dem Strassenverkehr zumindest verzögert wird. Und das trotz der geplanten Einführung der Abgasstufe Euro 6, welche ab 2015 auf dem Papier zu einer Angleichung der Emissionen an die Benzinmotoren führen wird. Erfahrungen aus den letzten 20 Jahren zeigen, dass sich die realen Emissionswerte meist stark von den aus den Grenzwerten abgeleiteten Verhältnissen unterscheiden. Es kann deshalb heute noch nicht damit gerechnet werden, dass die Stickoxidemissionen in den nächsten zehn Jahren für beide Motorarten effektiv vergleichbar sein werden. Mit der vorgeschlagenen Reduktion des Relativierungsparameters von 40 Prozent auf 35 Prozent wird der Einfluss des Fahrzeuggewichts und somit die Bevorzugung schwerer Dieselfahrzeuge etwas abgeschwächt. Diese Reduktion erachten wir aus den erwähnten Gründen als ungenügend.

Wir sind der Ansicht, dass bei der Berechnung und Darstellung der CO₂-Werte auf der neuen Energieetikette die gesamte Wirkungskette (well-to-wheel) bei allen Antriebsarten und nicht nur bei den Elektrofahrzeugen berücksichtigt und ausgewiesen werden soll.

2. Bemerkungen im Detail, Anträge

Antrag 1: Ausdehnung Energieetikette auf weitere Fahrzeugkategorien, namentlich Lieferwagen

Grundsätzlich soll für Fahrzeuge mit neuer Strassenzulassung, welche nicht der LSVA unterstehen, eine Energieetikette erstellt werden. Die Beschränkung der Energieetikette auf Personenwagen lehnen wir somit ab. In den letzten Jahren hat der Bestand an Lieferwagen deutlich zugenommen und ist heute die mit Abstand wichtigste Fahrzeugart bei den Sachtransportfahrzeugen. Es drängt sich deshalb gerade bei den Lieferwagen auf, den Kauf umweltschonender Fahrzeugmodelle zu fördern. Das Gleiche gilt für Motorräder.

Antrag 2: CO₂-Emissionen aus Betrieb und Treibstoffproduktion deklarieren

Damit die Vergleichbarkeit der verschiedenen Antriebssysteme gegeben ist, wird gemäss den Erläuterungen zum Revisionsentwurf bei der Errechnung der CO₂-Emissionen die gesamte Wirkungskette von der Energiequelle zum Rad berücksichtigt ("well-to-wheel"). Wir beantragen, dass die Ziffern 2.6.3 und 2.6.4 Anhang 3.6 EnV durch einen übergeordneten Artikel, der dem Grundsatz "well-to-wheel" entspricht, ersetzt werden. Für den Klimaschutz

sind die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb und der Treibstoffproduktion relevant. Auf die separate Ausweisung der CO₂-Emissionen aus der Energieproduktion bei Elektrofahrzeugen und der klimarelevanten CO₂-Emissionen bei E85 und Erdgas-Fahrzeugen kann somit verzichtet werden.

Antrag 3: Inhalt der Energieetikette speziell bei Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern auf Emissionen ausrichten

Gemäss Ziffer 2.2 Buchstabe c muss die Energieetikette bei Dieselfahrzeugen die Angabe enthalten, ob ein Partikelfilter vorhanden sei. Die Angabe von Bauteilen ist nicht sinnvoll, da sie nichts über den tatsächlichen Ausstoss an Partikeln aussagt. Wir beantragen deshalb, konsequent nur die Emissionen zu beurteilen. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise, bei Dieselfahrzeugen den Wert des tatsächlichen Partikelausstosses im Vergleich mit dem entsprechenden Grenzwert der jeweils neuesten Euro-Norm anzugeben.

Antrag 4: Bevorzugung schwerer Dieselfahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen relativieren

Auch moderne Dieselfahrzeuge belasten die Luft auf absehbare Zeit stärker als Benzinmotoren. Mit der Reduktion des Relativierungsparameters von 40 Prozent auf 35 Prozent wird der Einfluss des Fahrzeuggewichts und somit die bessere Bewertung schwerer Fahrzeuge etwas abgeschwächt. Diese Reduktion erachten wir als ungenügend, da schwere Dieselfahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen damit immer noch zu stark bevorzugt werden. Wir beantragen daher, den Relativierungsparameter gemäss Ziffer 2.7.2 (Anhang 3.6 EnV) tiefer anzusetzen. Mit dieser Anpassung kann erreicht werden, dass keine verbrauchsstarken und schweren Modelle wegen der hohen Energieeffizienz im Verhältnis zum Gewicht in die besten Kategorien gelangen.

Antrag 5: Anpassung und Information

Wir begrüssen, dass die Anpassungen neu erst auf den 1. Januar des Folgejahrs in Kraft gesetzt werden. Die jährliche Anpassung der Energieetikette ermöglicht zwar eine schnellere Anpassung an die neusten technischen Entwicklungen. Da sich die Veränderungen voraussichtlich in engen Grenzen halten werden, die Zulassungsstellen sich aber jedes Jahr mit den Anpassungen auseinander zu setzen haben, ist die neu vorgeschlagene jährliche Anpassung auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen.

Antrag 6: CO₂-Schwellenwert einführen

Für die Einteilung der Fahrzeuge in die Kategorien A und B sind CO₂-Schwellenwerte einzuführen (EnV, Anhang 3.6, Ziffer 2.9.4 zusätzlicher Absatz).

Durch die Einführung von CO₂-Schwellenwerten kann verhindert werden, dass Fahrzeuge, die trotz hohen Verbrauchs eine gute Energieeffizienz aufweisen, in die besten Kategorien gelangen. In die Kategorie A sollten die Personenwagen mit der besten Energieeffizienz eingeteilt werden, welche bezüglich der CO₂-Emission zu den besten 20 Prozent gehören. Bei Überschreitung der CO₂-Limite der Kategorie würde das Fahrzeug in die nächst tiefere Kategorie eingeteilt, sofern die CO₂-Limite dieser Kategorie erfüllt wäre. Die CO₂-Schwelle für die Kategorie B sollte auf 40 Prozent festgelegt werden.

Weiterer Hinweis

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

Für die abgasseitige Homologation der meisten Fahrzeuge wird der NEFZ eingesetzt. Erhebungen an realen Fahrzeugen im realen Einsatz in Zusammenhang mit der Ermittlung der Abgasemissionen in der Praxis (Handbuch Emissionsfaktoren, HBEFA 3.1) zeigen, dass der NEFZ das reale Fahrverhalten 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 insbesondere auch für die Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 15. April 2011



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kantonsdirektor

Markus Züst

Dr. Peter Huber