

Musterstellungnahme der Umweltallianz

zur Teilrevision der Energieeffizienzverordnung (EnEV)

Der Text steht frei zur Verfügung.

Frist zur Einreichung: 25. Januar 2025

An: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bundeshaus Nord, 3003 Bern

Mail: verordnungsrevisionen@bfe.admin.ch EnG@bfe.admin.ch (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu diesen Verordnungsrevisionen.

Wir begrüssen die Anpassungen bei der Energieetikette für Autos in der EnEV. Detaillierte Verbesserungsvorschläge finden Sie in den folgenden Ausführungen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Energieeffizienzverordnung EnEV

Allgemeine Beurteilung

Wir begrüssen und unterstützen die Änderungsvorschläge vollumfänglich. Sie bringen wichtige Verbesserungen für die Transparenz in Bezug auf die Energieeffizienz auf dem Automarkt. Wir haben zwei konkrete Forderungen dazu. Diesbezüglich möchten wir klar festhalten, dass selbst ohne diese zwei Forderungen die vorgeschlagene Revision der Energieetikette für uns bereits eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zum Status Quo darstellt.

Erstens fordern wir zusätzlich ambitioniertere Klassengrenzen. Erst eine Verschiebung um eine Klasse ermöglicht es, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen. Für die – dringend nötige – Marktverschiebung hin zu energieeffizienteren Autos ist dies zentral.

Zweitens fordern wir Mindestanforderungen bezüglich der Energieeffizienz, analog zu den Vorschriften für alle anderen relevanten energieverbrauchenden Produkten wie Haushaltsgeräte, Lampen, Fernsehgeräte, Klimageräte, Heizungspumpen, Warmwasserboiler etc.

Forderung: Ambitioniertere Klassengrenzen

Mit Klassengrenzen basierend auf prozentualen Effizienzunterschieden kann die Energieetikette effektive Effizienzunterschiede zwischen den Modellen zeigen, was mit der heutigen gleichmässigen Verteilung der Klassen auf den Markt kaum möglich ist.

Der aktuelle UVEK-Vorschlag zur Bestimmung der Klassengrenzen bringt folgende konkrete Vorteile gegenüber dem aktuellen System:

- Die künftigen Effizienzklassen sind an den geltenden CO₂-Flottenzielwert gekoppelt und Modelle, die diesen nicht erreichen, werden bestenfalls mit der Effizienzklasse C ausgezeichnet. Dies entspricht viel eher den Erwartungen. Heute ist es für Konsumentinnen und Konsumenten unverständlich, dass Modelle in der besten Klasse sind, die den Zielwert deutlich überschreiten.
- Alle Klassen sind prozentual gleich gross und können so Effizienzunterschiede zwischen Automodellen angemessen aufzeigen.
- Künftig kann die Energieetikette zeigen, dass Elektroautos energieeffizienter sind als Modelle mit Verbrennungsmotor. Heute sind alle Elektroautos in der besten Klasse A – zusammen mit Verbrennungsmotor-Modellen, die bis zu 151 g CO₂/km ausstossen. Der aktuelle Zielwert liegt bei 118 g CO₂/km.
- Eine unterschiedliche Anzahl an Modellvarianten bei verschiedenen Modellen und Technologien wirkt sich nicht verfälschend auf die Klassen aus.
- Sollte sich der Markt verschlechtern, kann die Energieetikette dies künftig zeigen. Heute verschieben sich die Klassengrenzen in diesem Fall zu tieferer Ambition und ‚gehen mit‘.
- Die Klassengrenzen ändern nicht mehr jährlich ziemlich kurzfristig, sondern nur mit der längerfristigen Verschärfung des Flottenzielwertes. Dies sorgt für eine bessere Planbarkeit für alle Akteure.
- Die künftige Berechnung der Klassengrenzen ist deutlich nachvollziehbarer und transparenter als die heutige stochastische Formel.
- Alle anderen in der Schweiz gültigen Energieetiketten basieren auf einem ähnlichen System wie dem aktuell vorgeschlagenen. Klassengrenzen werden durch prozentuale Effizienzunterschiede bestimmt, regelmässige Verschärfungen werden im Voraus angekündigt. Solche Klassengrenzen entsprechen damit der Gewohnheit und den Erwartungen von Konsumentinnen und Konsumenten.

Das UVEK schlägt vor, dass die Grenze zwischen den Klassen B und C dem geltenden CO₂-Flottenzielwert entspricht. Bild 1 zeigt diesen Vorschlag sowie die aktuellen Elektromodelle und die energieeffizientesten Modelle mit Verbrennungsmotor.

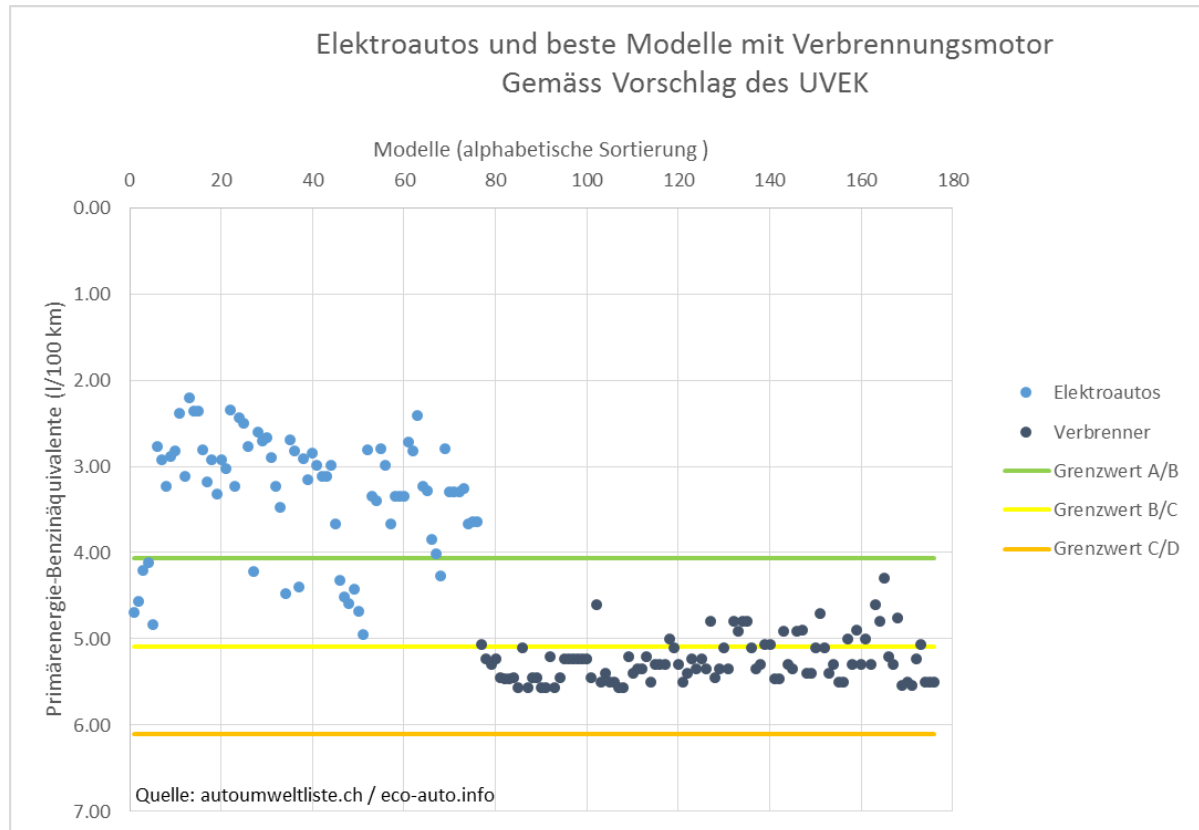


Bild 1: Klassen gemäss Vorschlag des UVEK mit aktuellen Elektromodellen sowie den energieeffizientesten Modellen mit Verbrennungsmotor.

Aus Bild 1 wird deutlich, dass die Klasse A bei höherer Ambition angelegt sein muss. Mit dem UVEK-Vorschlag sind die allermeisten Elektroautos in Klasse A, einige in Klasse B. Das beste Modell ist um 45% besser als die Grenze der Klasse A. Die besten Modelle mit Verbrennungsmotor (Erdgas- und Hybridmodelle) schaffen es in Klasse B – die allermeisten äusserst knapp. Klasse B vermittelt den Eindruck, ein Modell sei nahe an der „best available technology“ – nämlich nur eine Klasse schlechter. Effektiv können aber Modelle in der Klasse A um 56% energieeffizienter sein als solche der Klasse B. Diese enormen Effizienzunterschiede vermag die Energieetikette mit den vorgeschlagenen Klassengrenzen nicht zufriedenstellend zu vermitteln.

Es braucht darum eine Verschiebung der Klassengrenzen hin zu höherer Ambition um eine Klasse: der durch den geltenden CO₂-Flottenzielwert bestimmte Benchmark sollte die Grenze zwischen den Klassen C und D bestimmen, anstatt den Klassen B und C. Der CO₂-Flottenzielwert ist ein Durchschnittswert, der also bei der mittleren Klasse D angesiedelt werden sollte.

Bild 2 zeigt, dass diese ambitionierteren Klassengrenzen grosse Vorteile bringen. Insbesondere ermöglicht es diese Skala, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen – ein Hauptziel der Energieetikette. Die bessere Transparenz zeigt sich bei Elektroautos, dem aktuell am schnellsten wachsenden Marktsegment.

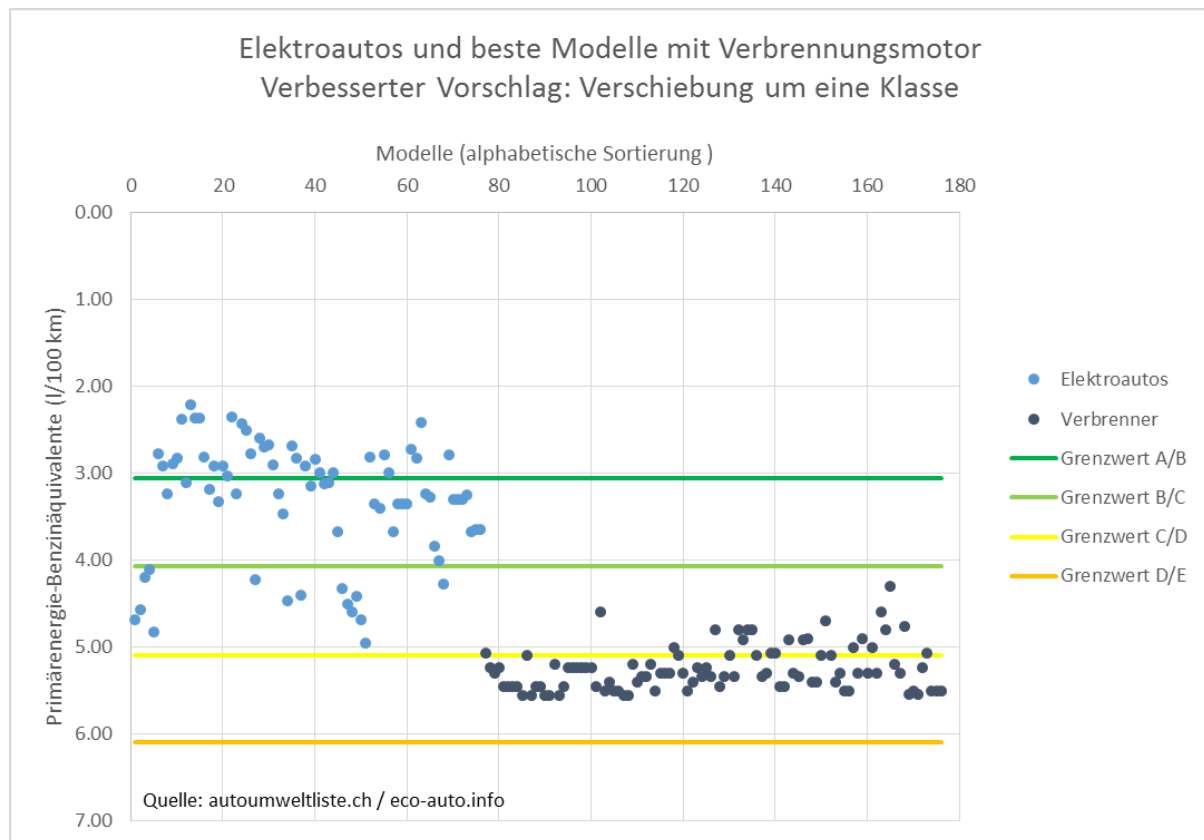


Bild 2: Der verbesserte Vorschlag mit ambitionierteren Klassengrenzen ermöglicht es, die effektiven Effizienzvorteile der besten Modelle zu zeigen.

Nicht nur zeigt der verbesserte Vorschlag die effektiven Effizienzunterschiede zwischen Elektroautos und Autos mit Verbrennungsmotor, sondern er ermöglicht auch eine bessere Differenzierung von Elektroautos im Hinblick auf deren Energieeffizienz. Bilder 1 und 2 zeigen deutlich, dass auch hier grosse Effizienzunterschiede bestehen.

Im Kampf gegen den Klimawandel ist eine rasche Markttransformation hin zu energieeffizienten Automodellen dringend. Es wäre kontraproduktiv, in der Energieetikette die diesbezügliche Überlegenheit der besten Modelle zu verschleiern anstatt sichtbar zu machen.

Forderung: Mindestanforderungen bezüglich der Energieeffizienz (Klasse F)

Bei fast allen relevanten energieverbrauchenden Produkten gibt es Mindestanforderungen an die Energieeffizienz (Ökodesign-Vorschriften), die das Inverkehrbringen betreffen, unter anderem für Kühlschränke, Abwaschmaschinen, Waschmaschinen, Tumbler, Lampen, Fernseher, Staubsauger, Klimageräte, Boiler, Heizungspumpen oder elektrische Industriemotoren. Es ist unverständlich, dass es für Autos, die viel mehr Energie verbrauchen als diese Produktkategorien, keine derartigen Mindestanforderungen gibt.

Wir fordern darum Klasse F als Mindestanforderung für das Inverkehrbringen von neuen Autos, ab 2024. Mit der ambitionierteren Skala gemäss unserem Vorschlag würde diese Vorschrift Automodelle verbieten, die mehr als 189 (Benzin) respektive 196 g CO₂/km (Diesel) ausstossen.

Der Verbrauchskatalog des TCS¹ listet 1438 verschiedene Modelle auf, die maximal 189 gCO₂/km ausstossen. Darunter finden sich Modelle aller Karosserieformen und Antriebe: Vans mit bis zu

¹ www.verbrauchskatalog.ch, Stand 8.11.2021

sieben Plätzen, SUVs, Kombis und Limousinen, wie auch 373 Modelle mit Vierradantrieb. Die Auto-Umweltliste des VCS² (neu eco.auto.info) wiederum listet Minibusse auf: hier finden sich zwölf Modelle mit Verbrennungsmotor, die maximal 196 g CO₂/km ausstossen, und neun mit Elektromotor.

Diese enorme Modellvielfalt demonstriert, dass Klasse F als Mindestanforderung umsetzbar ist, ohne dass unverzichtbare Modelle vom Markt genommen würden.

² www.autoumweltliste.ch, / eco-auto.info, Stand 8.11.2021