

Energieetikette : schwere Fahrzeuge werden "relegiert"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 3

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-639419>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Energieetikette: schwere Fahrzeuge werden «relegiert»

INTERNET

Energieetikette für Personenwagen:
www.energieetikette.ch

Vereinigung Schweizer Automobil-
 Importeure: www.autoschweiz.ch

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS):
www.verkehrsclub.ch

Touring Club Schweiz (TCS): www.tcs.ch

Vor drei Jahren hat der Bund die Energieetikette für Personenwagen eingeführt, die neue Fahrzeuge in Effizienz kategorien von A bis G klassifiziert. Nach einer ersten Überprüfung hat das Bundesamt für Energie das Label nun überarbeitet: Die Berechnungsformel wurde modifiziert, so dass vor allem schwere Fahrzeuge in tiefere Effizienz kategorien zurückgestuft werden.

Seit März 2003 können sich Autokäufer anhand der Energieetikette für Personenwagen über die Energieeffizienz von neuen Fahrzeugmodellen informieren. Hintergrund für die Einführung der Etikette bildete eine Zielvereinbarung zwischen dem Bund und der Vereinigung der Schweizer Automobilimporteure (auto-schweiz), die eine

Modifizierte Berechnungsformel: Gewicht verliert an Bedeutung

Diesem Aspekt haben die BFE-Experten bei der Überarbeitung der Etikette denn auch Rechnung getragen, wie Volken bestätigt: «Wir gehen davon aus, dass beim Kaufentscheid vor allem individuelle Bedürfnisse im Vordergrund stehen

«WIR GEHEN DAVON AUS, DASS BEIM KAUFENTSCHEID VOR ALLEM DAS INDIVIDUELLE BEDÜRFNIS IM VORDERGRUND STEHT UND WENIGER DIE ENERGIEEFFIZIENZ.»

Absenkung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen um drei Prozent pro Jahr auf einen Wert von 6,4 Litern auf 100 Kilometer bis ins Jahr 2008 festlegt.

6100 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart

Zwei Jahre nach Einführung erzielt die Etikette bereits Wirkung, wie Thomas Volken vom Bundesamt für Energie bestätigt: «Der Marktanteil der A- und B-klassierten Neuwagen hat um rund 1,5 Prozent zugenommen. Dies entspricht einer Einsparung von rund 3050 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr.» Dabei bezieht sich der Ökonom auf die Resultate einer Studie, welche die Wirkung des Labels untersucht hat.

In derselben Studie ist auch nachzulesen, dass der Treibstoffverbrauch nur eines von mehreren Kaufkriterien ist. «Lediglich fünf bis zehn Prozent der potenziellen Fahrzeugkäufer beziehen den Verbrauch als prioritäres Kriterium in ihren Kaufentscheid mit ein», sagt Volken.

und weniger die Energieeffizienz.» Aus diesem Grund hält das BFE beim Bestimmen der Effizienz kategorien an der in Umweltkreisen umstrittenen, relativen Berechnungsmethode fest – der Treibstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen werden weiterhin in Relation zum Fahrzeuggewicht gesetzt (vgl. Kasten).

Neu bei der Berechnungsmethode ist jedoch, dass bei der Bestimmung der Effizienz kategorien das Fahrzeuggewicht weniger, der Treibstoffverbrauch hingegen stärker in die Berechnungsformel einfließen. Dadurch werden Geländewagen und andere schwere Fahrzeuge im Vergleich zur bestehenden Berechnung mindestens eine Effizienz kategorie zurückgestuft. «Der Landrover Discovery», gibt Volken ein Beispiel, «wird nach der neuen Berechnungsformel von der A- in die C-Kategorie zurückfallen.» Zudem wird die Etikette auch optisch überarbeitet, neu werden die CO₂-Emissionen in Form einer Grafik angegeben. Beim Treibstoff Diesel wird zusätzlich ange-

Kantonale Steuerermässigungen für umweltschonende Autos

AI/AR:	50% der ordentlichen Steuer für Elektro- und Hybridautos.
BL:	Alle Elektro-, Hybrid- und Erdgasautos, die mehr als 50% der Gesamtreichweite mit alternativen Treibstoffen zurücklegen, sind bis 2008 von der Verkehrssteuer befreit.
BS:	20% auf den regulären Motorfahrzeugsteuern für E-Mobile, 10% für Fahrzeuge mit Euro4 oder besser.
BE:	50% für Batterie-E-Mobile.
FR:	30% für E-Mobile, Erd- und Biogas-Fahrzeuge und Hybridautos.
GL:	E-Mobile sind steuerbefreit.
GR:	20% für Elektro- und Hybridfahrzeuge gemäss Gewichtsteuer.
JU:	50% für Elektro- und Hybridfahrzeuge gemäss Gewichtsteuer.
LU:	keine Steuern für Elektromobilität. 20% auf dem tiefsten Steueransatz der entsprechenden Fahrzeugart für Elektro-, Gas, Wasserstoff-, Brennstoffzellen- und Hybrid-Mobile.
NE:	50% für Elektro-, Gas- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge.
NW:	Ermässigung von CHF 50 für bis 500 Kilogramm schwere Elektro- und Gasfahrzeuge. Pro weitere 100 Kilogramm CHF 10 Ermässigung.
OW:	Ermässigung von CHF 125 auf umweltfreundliche Fahrzeuge
SH:	Ermässigung für Elektromobile bis 30 kW Leistung von CHF 120, CHF 12 für jede weiteren 5 kW Leistung.
SZ:	Ermässigung für Elektromobile bis 1000 Kilogramm von CHF 154, CHF 34 für jede weiteren 250 Kilogramm.
SO:	Keine Motorfahrzeugsteuern für Elektrofahrzeuge.
SG:	50% Ermässigung für Elektromobile
TI:	Keine Motorfahrzeugsteuern für Elektromobile, 50% für Hybridautos.
UR:	Zwei Drittel Steuerermässigung für batteriebetriebene Fahrzeuge.
VD:	Ermässigung für Elektromobile von CHF 51. 50% Ermässigung für Autos: die weniger als 120g CO ₂ /100 km ausstossen; die mit Partikelfilter bestückt sind; mit Gas oder anderen natürlichen Treibstoffen angetrieben werden.
VS:	Ermässigung für Elektromobile bis 10kW Leistung von CHF 80, weitere CHF 20 pro zusätzlichen 5kW Leistung.
ZH:	Keine Motorfahrzeugsteuern für reine Elektromobile. Ermässigung von 50% für Fahrzeuge mit elektrischem oder alternativem Antrieb.
ZG:	50% Ermässigung für Elektrofahrzeuge.

Quelle: Toyota AG

geben, ob das Fahrzeug über einen Partikelfilter verfügt oder nicht.

Familien bei der Stange halten

In Umweltkreisen stösst die Revision der Energieetikette auf Kritik: Namentlich dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Greenpeace, der Schweizer Energie-Stiftung (SES) sowie der Stiftung für Konsumentenschutz gehen die Massnahmen zuwenig weit. Sie fordern eine absolute Berechnungsmethode, bei der ausschliesslich auf die CO₂-Emissionen und den Treibstoffverbrauch Rücksicht genommen wird. Dazu Jacqueline Bachmann vom Konsumentenschutz: «Wir sind für eine Aufhebung des Gewichtsrabatts. Dieser widerspricht der eigentlichen Absicht der Energieetikette, zum Kauf von sparsamen Fahrzeugen zu animieren.»

Volken hält der Kritik entgegen: «Lassen wir bei der Berechnung der Effizienz kategorien das Fahrzeuggewicht weg, erhalten ausschliesslich Kleinwagen das Gütesiegel (Effizienz-kategorie A) verliehen.» Das Problem dabei: Das grosse Käufersegment der Familien, die sich aus praktischen Gründen einen Kombi oder Van als Familienauto anschaffen und dabei auch auf die Etikette achten, wären damit vor den Kopf gestossen. Denn nach absoluter Berechnungsmethode fallen diese Fahrzeugtypen ausser Rang und Traktanden. Mit der Konsequenz, dass dem Image der Energieetikette im Allgemeinen – auch jene im Bereich der Elektronikgeräte – Schaden zugefügt würde. «Es gibt auch unter den Familienmodellen relativ energieeffiziente und umweltfreundliche Fahrzeuge. Daher ist es in unserem Sinn, wenn die Kombi- oder Vankäufer beim Vergleich der

verschiedenen Modelle auch die Energieetikette konsultieren», betont Volken.

Unterstützung erhält das BFE vom Touring Club Schweiz (TCS): «Eine absolute Berechnungsmethode macht keinen Sinn», erklärt André Porchet, Leiter Umwelt und Verkehr, auf Anfrage. «Eine solche würde die Beurteilung der Energieeffizienz innerhalb einzelner Fahrzeugkategorien unmöglich machen.»

Überprüfung alle zwei Jahre

In der Verordnung zur Energieetikette ist eine Überprüfung der Wirkung alle zwei Jahre vorgesehen. In einem nächsten Schritt werden gemäss Volken die Grenzen der Effizienz-kategorien neu justiert. «Zurzeit sind rund 25 Prozent der in der Schweiz zugelassenen Neufahrzeuge in der Effizienz-kategorie A klassiert. Das ist zuviel, die Verordnung schreibt maximal vierzehn Prozent vor.»

Mit dem Höherstellen der Hürden will das BFE den Druck auf die Autoindustrie halten, damit diese noch mehr in die Energieeffizienz ihrer Fahrzeuge investiert. Und je tiefer die Energieetikette in der Bevölkerung verankert ist, desto «kräftiger fällt der Druck auf die Autohersteller und -importeure aus, umweltfreundliche Fahrzeuge auf den Markt zu bringen», bemerkt Volken.

Die neue Energieetikette für Personenwagen ist ab 1. Juli 2006 wirksam, für die Umsetzung gilt eine Übergangsfrist von sechs Monaten.

(rik)

Relatives versus absolutes Berechnungssystem

Am Berechnungssystem für die Energieetikette für Personenwagen scheiden sich die Geister: Während das vom Bundesamt für Energie angewendete relative System den Treibstoffverbrauch in Relation zum Fahrzeuggewicht setzt, werden beim absoluten Berechnungssystem – favorisiert in Umwelt- und Konsumentenkreisen – nur der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen berücksichtigt.

Die Wahl des Systems hat grundlegende Auswirkungen auf die Einteilung der Neuwagen in die jeweiligen Kategorien. Wird das absolute System angewendet, fallen praktisch nur Kleinwagen in die Effizienz-kategorien A und B. Mit der relativen Berechnungsmethode hingegen sind Modelle aller Fahrzeugklassen in den Kategorien A und B vertreten.

Das BFE hat sich deshalb bei der Einführung der Energieetikette bewusst für das relative Berechnungssystem entschieden. Die Überlegung dabei: Wer ein grosses und schweres Fahrzeug kaufen muss – aus welchen Gründen auch immer –, soll ein Modell auswählen können, das einerseits dem individuellen Bedürfnis, andererseits aber auch dem Ziel der Verminderung des CO₂-Ausstosses entspricht.

Die Bewertung aufgrund eines absoluten Systems würde diesem Käufersegment wenig nützen: Nur unter grossem Aufwand wäre es möglich, von der absoluten Zahl auf einen vergleichsweise effizienten Fahrzeugtyp in der gewünschten Fahrzeugklasse zu schliessen. Mit der Energieetikette hingegen, wie sie heute ausgestaltet ist, erkennt der Käufer auf den ersten Blick, welche Fahrzeuge seiner bevorzugten Klasse auch energieeffizient sind. Auf diese Weise sinkt der durchschnittliche Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss in jeder Fahrzeugklasse – und nicht ausschliesslich im Bereich der Kleinwagen.

Weitere Informationen:

Thomas Volken, Bundesamt für Energie BFE
thomas.volken@bfe.admin.ch