

Per Mail an:
vo-Rev@dbfe.admin.ch

Bern, 14. Juni 2019// os

G:\VO\Politik\Vernehmlassungen\2019\Revision der Energieeffizienzverordnung\20190614_Revision Energieeffizienzverordnung.docx

Revision der Energieeffizienzverordnung (EnEV): Anpassung der Vorschriften zu den Angaben des Energieverbrauchs und weiterer Eigenschaften serienmässig hergestellter Fahrzeuge

Revision der Energieförderungsverordnung (EnFV): Stärkung der Winterproduktion, Berechnung der Vergütungssätze für Wasserkraft- und Biomasseanlagen beinachttraglichen Erweiterungen oder Erneuerungen, Anpassung der KEV- und EIV Vergütungssätze für Photovoltaikanlagen und Fristen für Projektfortschritts- und Inbetriebnahmemeldung bei Geothermieprojekten

Revision der Energieverordnung (EnV): Möglichkeit der Fristverlängerung beim Guichet Unique, Präzisierungen beim Zusammenschluss zum Eigenverbrauch und Anpassung der Bestimmungen zur Ermittlung der Bruttowertschöpfung bei der Rückerstattung des Netzzuschlags

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Sie haben zur Stellungnahme eingeladen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit, im Rahmen des vorgenannten Anhörungsverfahrens Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS in aller Form bedanken.

Für die Garagisten relevant ist dabei die Energieeffizienzverordnung EnEV, weshalb wir uns im Rahmen unserer Stellungnahme auf diese beschränken.

Allgemeine Bemerkungen zur Energieetikette für Personenwagen

Die Energieetikette für Personenwagen ist sowohl im Autogewerbe als auch bei interessierten Neuwagenkäufern ein inzwischen bekanntes Informationsmittel. Mit der Einführung der CO₂-Zielwerte für Personenwagen und ab 2020 auch für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper haben öffentliches Interesse und Bedeutung der CO₂-Emissionen an Wichtigkeit gewonnen. Auf der Energieetikette finden sich ebenfalls Angaben zu den CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb, welche in der derzeit noch gültigen Fassung ergänzt werden mit den CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- bzw. Strombereitstellung. Dass sich die Angaben zum CO₂-Ausstoss in der neuen Fassung analog zu den CO₂-Zielwerten nur auf den Fahrbetrieb konzentrieren, hat den Vorteil, dass dieselben Werte kommuniziert werden und ein einfacher Vergleich zum durchschnittlichen Zielwert ermöglicht wird. Demgegenüber kann die isolierte Betrachtung der CO₂-Emissionen auf den Fahrbetrieb dazu führen, dass auf der Etikette ausgewiesene geringe CO₂-Emissionen vom Betrachter automatisch mit einer guten Energieeffizienz gleichgesetzt werden. Insbesondere bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Elektrofahrzeugen kann dies zu Missverständnissen führen, wenn ein Fahrzeug mit geringen bzw. Null CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb in einer verhältnismässig schlechten Energieeffizienz-Kategorie eingeteilt ist. Um solche Fehlinterpretationen zu vermeiden, sollte die unterschiedliche Berechnungsgrundlage zwischen «CO₂-Emissionen» und «Energieeffizienz» besser ausgewiesen werden. Dazu empfehlen wir, die Ausdrücke «CO₂-Emissionen» in «CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb» und «Energieeffizienz» in «Energieeffizienz Well-to-Wheel» zu ändern. Aus technischer und Umweltsicht noch besser wäre die Berücksichtigung des Cradle-to-Grave-Ansatzes, so dass zumindest bei der Energieeffizienz nebst dem Fahrzeuggebrauch und der Energiebereitstellung auch noch die Fahrzeugherstellung und –entsorgung mitberücksichtigt würden.

Bezüglich die Einführung von Kennzeichnungs-Vorschriften für Lieferwagen und leichte Sattelschlepper erachten wir es als richtig, dass nach wie vor keine Etikettenpflicht besteht und auf die Einführung von Energieeffizienz-kategorien verzichtet wird.

Bemerkungen zu den einzelnen Verordnungs-Artikeln:

Art. 12 Abs. 1 Bst. b und Abs. 3 sowie Anhang 4.1 Ziffer 2.3

Der Durchschnitt der CO₂-Emissionen aufgrund der erstmals immatrikulierten Personenwagen ist nach der revidierten EnEV für Berechnungen nicht erforderlich und auch eine Publikation dieses Wertes auf der Energieetikette ist nicht mehr vorgesehen. Daher können die Bst. b und Abs. 3 ersatzlos gestrichen werden. Dies umso mehr als dieser Durchschnittswert in der Vergangenheit immer wieder mit dem Wert der Gesamtflotte bei den CO₂-Emissionsvorschriften verwechselt wurde. Diesem Wert entspricht er aber nicht. Grund ist vor allem der unterschiedliche Bemessungszeitraum, der im ersten Fall vom 1. Juni bis zum 31. Mai dauert, bei Emissionsvorschriften aber jeweils ein Kalenderjahr umfasst.

Dasselbe gilt für den Wert der CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und der Strombereitstellung, der ja nicht mehr auf der Etikette angegeben wird. Dementsprechend kann Ziffer 2.3 im Anhang 4.1 ersatzlos gestrichen werden.

Art. 12 Abs. 1 Bst. c

Die CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und der Strombereitstellung werden für die neue Fassung der Etikette nicht mehr benötigt, weshalb dieser Teil des Satzes gestrichen werden kann.

Neu sollte die Bestimmung c wie folgt heissen: Es legt die Faktoren zur Berechnung der Benzinäquivalente und der Primärenergie-Benzinäquivalente aus der Treibstoff- und der Strombereitstellung fest. Es berücksichtigt dabei die neuen Erkenntnisse der Wissenschaft und der Technik und die internationale Entwicklung.

Des Weiteren weist der derzeitige Faktor für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge einen sehr schlechten Primärenergie-Wirkungsgrad auf, was in einer sehr schlechten Beurteilung in Punkto Energieeffizienz resultiert. Die Tatsache, dass sich Wasserstoff auch aus Überschussstrom herstellen lässt, wird leider nicht berücksichtigt. Aus Sicht des AGVS sollte dies in angemessener Form getan werden, um die bezüglich Umweltauswirkungen grundsätzlich zu begünstigende Technologie nicht mit einer derart schlechten Energieeffizienz-Kategorie zu bestrafen.

Art. 12a Abs. 2

Der AGVS begrüsst die Erhöhung des anerkannten biogenen Anteils des Treibstoffgemisches aus Erdgas und Biogas von 10 auf 20 Prozent ausdrücklich.

Anhang 4.1 Ziffer 3.1

Im Sinne einer einfacher nachvollziehbaren Berechnung und Einteilung in die Energieeffizienz-Kategorien können wir den Wegfall des bisherigen 30%-Gewichtsbezugs unterstützen. Wir möchten darauf hinweisen, dass dieser Systemwandel sowohl in der Branche als auch bei den Konsumenten für nicht zu unterschätzenden Aufklärungs- und Informationsbedarf sorgen wird. Entsprechende Kommunikationsmassnahmen sind deshalb frühzeitig in die Wege zu leiten und umzusetzen. Gleichzeitig gilt es, diejenigen kantonalen Vollzugsbehörden, welche die Energieeffizienzkategorie bei der Motorfahrzeugsteuer-Berechnung miteinbeziehen, hinsichtlich geeigneter Übergangsregelungen zu sensibilisieren.

Anhang 4.1 Ziffer 4.7.4 i

Aufgrund der derzeitigen Umstellung von NEFZ-basierten auf die tendenziell höher liegenden WLTP-Verbrauchs- und CO₂-Werte erachten wir es als kritisch, wenn ein noch unter NEFZ-Bedingungen formulierter Zielwert angegeben wird. Wenn ein Vergleichswert aufgeführt wird, dann sollte dieser dieselbe – sprich WLTP – Basis aufweisen wie die Verbrauchs- bzw. CO₂-Werte des jeweiligen Fahrzeugs. Auch wenn die Angabe des 95g-Ziels auf der Energieetikette als motivierende Massnahme zum Kauf eines möglichst sparsamen Fahrzeugs angesehen werden kann, so sollte der Vergleich auf derselben Berechnungsbasis erfolgen, um nicht das Gros der Neuwagenflotte pauschal abzuwerten.

Anhang 4.1 Ziffer 4.7.4 k

Die Integration des QR-Codes mit Verlinkung auf den online Verbrauchskatalog ist zielführend. Dieser könnte den Steller, welcher bis anhin bei unseren Mitgliedern vorhanden sein musste, ersetzen.

Anhang 4.1 Ziffer 4.7.5


In der heutigen Praxis schätzen die Garagisten, dass bei bereits anderweitigem Hinweis auf Leergewicht und Energieträger eine vereinfachte Variante der Energieetikette im Format 140 mm x 180 mm verwendet werden kann. Diese Möglichkeit scheint in der geänderten Fassung der Verordnung nicht mehr gegeben zu sein. Wir bitten darum, diese vereinfachte Variante auch in der neuen Fassung der Verordnung zu ermöglichen.

Anhang 4.1 Ziffer 5.3

Die bezüglich Kennzeichnung in der Werbung vorgesehenen Vereinfachungen begrüßen wir ausdrücklich. Die Verpflichtung, die Energieeffizienzklasse in der Werbung neu auch grafisch darzustellen erachten wir hingegen als zu übertrieben.

Freundliche Grüsse

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli
Zentralpräsident



Olivier Maeder
Mitglied der Geschäftsleitung