

Bundesamt für Energie  
Sektion Energiepolitik  
Frau Daniela Hänni  
3003 Bern

Bern, 11. April 2011 // mp

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201104\_April\_Revision\_Energieverordnung\20110329\_B\_Revision\_Energieverordnung.doc

## **Anhörung Revision der Energieverordnung (EnV): Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen**

Sehr geehrte Frau Hänni

Vielen Dank für die Einladung und Gelegenheit, in obiger Sache Stellung nehmen zu können. Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, vertritt seit 1927 die Interessen von rund 4'000 Garagebetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Der AGVS erachtet die gewählte Vorgehensweise bei der Revision als konstruktiv. Mit dem Einsatz einer begleitenden Arbeitsgruppe konnten viele Punkte diskutiert und offen angesprochen werden, wodurch die nun vorliegende überarbeitete Energieetikette inhaltlich voraussichtlich auf breite Akzeptanz stossen wird.

Wir stimmen dem Grossteil der inhaltlichen Änderungen zu und begrüssen insbesondere die Anwendung der Primärenergie als Berechnungsgrundlage für die Kategorieneinteilung und die Erweiterung der Energieetikette auf alternative Antriebskonzepte, welche somit auf einfache Art und Weise mit konventionellen Antriebskonzepten verglichen werden können. Vorbehalte äussern wir bezüglich der geplanten Senkung des Zwei-Jahres-Rhythmus der Anpassung der Kategoriengrenzen.

Im Folgenden erläutern wir Ihnen unsere Meinung zu den geplanten Änderungen der Energieetikette.

### **Angaben auf der Energieetikette**

Die Angabe über das Vorhandensein eines Partikelfilters bei Dieselfahrzeugen erachten wir als überflüssig und unter dem Aspekt, dass es auch einzelne Fahrzeuge gibt bzw. geben wird, welche die Abgasvorschriften ohne Partikelfilter erfüllen, irreführend, da diese Angabe auf der Etiketle pauschal alle Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter schlechter stellt. Unserer Meinung nach massgebend und völlig ausreichend ist die Angabe der Euro-Abgasstufe auf der Energieetikette.

Mit ihrem Zweck als Informationsmittel für interessierte Autokäufer sollte die Energieetikette nicht mit für Konsumenten unverständlichen oder unnötigen Angaben versehen werden. Unter diesem Aspekt erachten wir die Angabe der Gültigkeitsdauer und der Typengenehmigungsnummer als überflüssig.

### **Berechnung der Energieeffizienzkategorien**

Die Anpassung des relativen Anteils von 40 auf 35 % erachten wir nicht als zwingend notwendig, doch aufgrund der moderaten Veränderung dennoch für möglich und akzeptabel. Dass bei der Berechnung neu auf die Primärenergie abgestützt wird, ist sinnvoll und ermöglicht einen objektiveren Vergleich der einzelnen Energieträger. Ebenfalls richtig scheint uns die gleichmässige Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Kategorien (Siebtelung des Neuwagenangebots).

### **Darstellung des CO<sub>2</sub>**

Eine überarbeitete Darstellung des CO<sub>2</sub>-Balkens erhöht die Lesbarkeit der Etiketle. Statt eines Farbverlaufs mit dem Farbschema der Energieeffizienz-Kategorien würden wir für den Farbverlauf eine „neutrale“ Farbe - zum Beispiel blau – bevorzugen, womit eine klarere Unterscheidung der beiden Bereiche „Energieverbrauch / CO<sub>2</sub>-Emissionen“ und „Energieeffizienz“ möglich wäre. Unserer Meinung nach würde dies die Lesbarkeit der Etiketle erhöhen.

Dass als Vergleich nicht mehr das Neuwagenangebot, sondern der Durchschnittswert der tatsächlich verkauften Neuwagen angewendet wird, ist sinnvoll und für den Konsumenten einfacher nachvollziehbar.

### **Zeitpunkt und Intervall für die Anpassungen der Kategoriengrenzen und Durchschnittswerte**

Eine Verschiebung des Inkrafttretens der Anpassungen von Mitte auf Anfang Jahr ist aus Sicht der Konsumenten und des Garagenpersonals sicher denkbar und nachvollziehbar. Andererseits hat sich das System der Anpassungen der Energieetikette per Mitte Jahr inzwischen etabliert, weshalb eine Änderung kurzfristig für Verunsicherung sorgen könnte. Da bei der neuen Energieetikette zahlreiche Änderungen einfließen, kann es aber dennoch sinnvoll sein, wenn für deren Inkrafttreten ein anderer Zeitpunkt als bisher gewählt wird.

Entschieden lehnen wir eine Verkürzung der Anpassungs-Intervalle von zwei auf ein Jahr ab. Mit dem heute etablierten 2-Jahres-Intervall ist der technischen und politischen Entwicklung der Fahrzeugemissionen in einem sinnvollen Verhältnis zwischen administrativem und informellem Aufwand (Information des Garagenpersonals und der Kunden über die Verschiebung der Kategoriengrenzen, Druck der neuen Etiketle, Anpassung der Verkaufsunterlagen etc.) und Wirkung (möglichst gute Information der Kunden dank aktuellen Vergleichsdaten) Rechnung getragen.

### **Information der Öffentlichkeit und Abgabe von Listen**

Wir erachten die Erstellung eines „Verbrauchskatalogs“ in gedruckter Form als überflüssig. Einerseits deshalb, weil dieser Katalog am Tag seines Erscheinens bereits veraltet ist und andererseits unter dem Aspekt der Ressourcenschonung. Unseres Erachtens ist die vom

BFE schon bisher angebotene Online-Lösung sehr gut und bietet sowohl den Konsumenten als auch den Garagisten eine aktuellere und erst noch bessere Informationsmöglichkeit, wie beispielsweise die Abfragen nach verschiedenen Kriterien.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz  
Handel/Kommunikation



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Markus Peter  
Leiter Automobiltechnik & Umwelt