

Bundesamt für Energie
z.H. Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Abteilung Energieeffizienz und erneuerbare Energien,
Dienst Führungsunterstützung
3003 Bern

Eingabe per E-Mail an: EnG@bfe.admin.ch

Bern, 30. Juni 2020 // os

Revision des Energiegesetzes (Fördermassnahmen ab 2023)

Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Frau Bundespräsidentin

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.

Mit Schreiben vom 3. April 2020 haben Sie uns eingeladen zur Revision des Energiegesetzes Stellung zu nehmen. Für die damit eingeräumte Möglichkeit Stellung nehmen zu dürfen, möchte sich der AGVS in aller Form bedanken.

Die vorgesehene Revision des Energiegesetzes betrifft den AGVS und die Garagisten in erster Linie bezüglich der Änderungen bei der Energieetikette für Personenwagen. Zu den Massnahmen im Bereich Stromversorgung äussern wir uns nicht in Form einer eigenen Stellungnahme, sondern verweisen auf die Stellungnahme des Schweizerischen Gewerbeverbands sgV.

Im Rahmen der Überarbeitung der Energieetikette für Personenwagen sieht der Bundesrat vor, dass er die Möglichkeit hat, die Angaben auf der Etikette zu erweitern. Dies erinnert in wesentlichen Punkten an die vor einigen Jahren thematisierte Umweltetikette, deren Einführung damals deutlich abgelehnt wurde.

Grundsätzlich erachten wir es als interessant und wichtig, dass nicht nur der Energieverbrauch im Betrieb (Tank-to-Wheel) betrachtet und dargestellt wird, sondern auch der Aufwand für die Energiebereitstellung. Bekanntlich wird dies in der aktuellen Version der Energieetikette bei der Zuteilung in die Etiketten-Kategorien bereits berücksichtigt, aber nicht bei der Angabe im mittleren Bereich des Etiketten-Layouts zu Verbrauch und CO₂-Emissionen. In der Praxis führt dies zu manchmal schwer erklärbaren Etiketten-Werten mit 0 Gramm CO₂-Emissionen und einer gleichzeitigen Zuteilung in die Energieeffizienz-Kategorie B oder C für ein Brennstoffzellenfahrzeug oder angezeigten Emissionswerten von unter 90 Gramm CO₂ bei gleichzeitiger Einteilung in die mit Energieineffizienz assoziierten Kategorien D, E, F und G im Fall von einigen Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen.

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen könnte der Bundesrat zusätzliche Themen wie Lärm, Umweltauswirkungen der Herstellung/Entsorgung etc. berücksichtigen. In Anbetracht der steigenden Bedeutung der Kreislaufwirtschaft und im Sinne einer gleichen Beurteilung verschiedener Antriebskonzepte begrüßen wir grundsätzlich den Ansatz, die Umweltauswirkungen eines Fahrzeuges und der für dessen Herstellung, Betrieb und Entsorgung verwendeten Energieträger quasi von der Wiege bis zum Grab zu betrachten. Ob sich der Aufwand für eine diesbezügliche Etikette tatsächlich lohnt und ob die zusätzlichen Aspekte zuverlässig und aussagekräftig abgebildet werden können wagen wir jedoch zu bezweifeln. Denn gerade bei alternativen Treibstoffen hat der Fahrzeugnutzer letztlich einen grossen Einfluss auf die Art des benutzten Energieträgers, zum Beispiel indem er Strom aus unterschiedlicher Quelle beziehen kann oder welchen Energieträger er vorzugsweise bei einem Plug-In-Hybrid-Fahrzeug einsetzt oder wie lange das Fahrzeug bzw. dessen Batterie letztlich benutzt wird. All die möglichen Szenarien auf einer Etikette zu berücksichtigen erachten wir als herausfordernd. Insbesondere wäre der Begriff «Energieetikette» noch irreführender als er schon heute ist, da die Umwelt- und Klimaauswirkungen noch stärker positioniert würden als die eigentliche Energieeffizienz. Im Sinne einer verständlichen und schnellen Konsumenteninformation sollte die Etikette so einfach wie möglich aufgebaut sein. Wer sich über Kosten ein Bild machen möchte, kann dies heute schon via www.verbrauchskatalog.ch.


Gemäss den Erläuterungen zur Vernehmlassung befasst sich auch die EU mit Anpassungen an der in den EU-Mitgliedsstaaten verwendeten Energieetikette für Personenwagen. Dabei wird beabsichtigt, neu auch die Herstellung/Entsorgung des Fahrzeuges und der Energieträger zu berücksichtigen. Insofern wäre es sicher günstiger, wenn sich die Schweiz dann dieser Lösung anschliesst wie sie es bei den CO₂-Zielwerten ja auch tut. Denn was die Herstellung/Entsorgung des Fahrzeuges anbelangt sind die Verhältnisse in Europa und der CH vergleichbar. Der einzige relevante Unterschied liegt in der lokalen Produktion von Energieträgern, da gibt es zum Teil deutliche Abweichungen. Solange jedoch Strom und Treibstoffe zu grossen Teilen importiert und exportiert werden, ist die Schweiz auch diesbezüglich kein Binnenmarkt, wodurch sich eine isolierte Betrachtung nicht rechtfertigt lässt.

Wie bereits erwähnt möchten wir nochmals darauf hinweisen und betonen, dass der Konsument gerade bei alternativen Treibstoffen oft die Wahl hat, aus welchen Quellen diese stammen. Strom vom eigenen Dach oder günstiger Importstrom? Wasserstoff aus fossiler Quelle oder mittels Überschussenergie aus Erneuerbaren erzeugt? Biogas aus Schweizer Abfällen oder importiertes fossiles Erdgas? All diese Aspekte können die Umweltbilanz eines Autos deutlich verändern und müssten irgendwie auf der Etikette unterschieden werden. Das halten wir für schwierig. Eine Umweltetikette müsste also genauso oder sogar viel eher für die unterschiedlichen Energieträger erstellt werden und nicht nur für das Auto als «Energiewandler». In diesem Sinne müsste grundsätzlich und konsequenterweise zwischen einer Etikette für das Fahrzeug mit den durch den Fahrzeughalter nicht beeinflussbaren Angaben bezüglich Herstellung, Betrieb und Entsorgung sowie einer Etikette für die verschiedenen Energieträger, bei denen der Fahrzeughalter einen Einfluss auf deren Wahl hat unterschieden werden.

Zu guter Letzt möchten wir darauf hinweisen, dass die Energieetikette erst auf dieses Jahr hin überarbeitet wurde mit dem Ziel einer Vereinfachung und optisch ansprechenderen Gestaltung. Eine erneute Überarbeitung innert so kurzer Zeit würde auf Unverständnis bei Konsumenten und Autobranche stossen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Urs Wernli
Zentralpräsident



Olivier Maeder
Mitglied der Geschäftsleitung