

Bundesamt für Umwelt  
Abteilung Luftreinhaltung und NIS  
3003 Bern

3. September 2009

### Anhörung Umweltetiketten-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

#### **Grundsätzliche Bemerkungen:**

Der Dachverband der Wirtschaft economiessuisse ist nicht grundsätzlich gegen Verbesserungen an der bestehenden Energieetikette. Der in die Anhörung gebrachte Vorschlag enthält zwar gegenüber jenem Modell, der in der Vernehmlassung „05.309 s Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ zur Diskussion gestellt wurde, gewisse Verbesserungen. Dennoch vermag der in die Anhörung gebrachte Vorschlag nicht zu überzeugen. Folgende Gründe sind dafür ausschlaggebend.

#### **1. Partikelfilter-Diskussion**

Der wichtigste Grund für das zustande gekommene Projekt „Umweltetikette“ liegt bei den Diskussionen über die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen, respektive beim Aktionsplan gegen Feinstaub. Unser Mitglied, auto-schweiz, hat die Umweltbelastungspunkte (UBP) und die Energieeffizienz nach dem Verordnungsentwurf berechnet. Dabei wurden aus den gültigen Typengenehmigungen gemäss Art. 2, Abs. 2 Entwurf UEV alle Fahrzeugtypen berücksichtigt, die nach dem 1. Juni 2007 typengenehmigt wurden. Auf den ersten Blick erweisen sich die UBP tatsächlich als wirksames Mittel, um die Fahrzeugtypen mit hohen Partikelemissionen zurückzustufen. Es gibt Fahrzeuge, die wegen der UBP um 4, 5 oder sogar 6 Kategorien zurückgestuft werden. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich aber, dass es sich dabei ausnahmslos um Euro 4-Dieselfahrzeuge ohne oder mit offenem Partikelfilter handelt. Solche Fahrzeuge wird es aber zum Zeitpunkt der vorgesehenen Einführung der Umweltetikette aufgrund der neuen Abgasnormen gar nicht mehr geben. Damit fällt aus unserer Sicht das wichtigste Argument für die Umweltetikette weg. Klammert man diese Fahrzeuge aus, liegt der Verbrauchsanteil an den UBP bei mindestens 59 Prozent. Bei zwei Drittel der angebotenen Modelle liegt der Verbrauchsanteil an den UPB sogar bei 80 Prozent oder darüber. Bei den Fahrzeugen der Kategorie A liegt der Verbrauchsanteil an den UBP bei mindestens 69 Prozent. Das bedeutet, dass die

Bewertung sehr nahe bei den absoluten Verbrauchsangaben, respektive CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt. Diese Angaben sind aber schon heute auf der Energieetikette und in den Preislisten aufgeführt.

## **2. Kompliziert und zu teuer**

Wir erachten die Umweltetikette als viel zu kompliziert und zu teuer. Wie komplex dieses Projekt ist, zeigt nach unserer Meinung allein die Tatsache, dass für die Bearbeitung und die vorgesehenen Anpassungen nicht weniger als drei Bundesämter (ASTRA, BAFU, BFE) zusammenspannen müssen.

## **3. Abgasemissionen**

Mit der Einführung der Abgasnorm Euro 5 ab September 2009 werden die toxischen Schadstoffe gegenüber der aktuell gültigen Norm erneut um Faktoren gesenkt. Mit der ab 2014 kommenden Euro 6-Norm werden die Schadstoffemissionen an der Grenze der Nachweisbarkeit angelangt sein. Für uns ist diese Entwicklung ein weiterer triftiger Grund, am Sinn der Umweltetikette zu zweifeln.

## **4. Lärmemissionen**

Den Einbezug der Lärmemissionen in eine Umweltetikette erachten wir ebenfalls als wenig sinnvoll. Zwar sind die Unterschiede zwischen den Typengenehmigungswerten der besten (66 dB) und der schlechtesten Fahrzeuge (76 dB) bemerkenswert. Zur Bemessung der effektiven Lärmemissionen sind jedoch die Beschaffenheit der Bereifung sowie die Fahrbahnbeschaffenheit wesentlich ausschlaggebender als der Typenprüfungswert.

## **5. Mehrnutzen fehlt**

Wir sehen in der Erweiterung der Energieetikette zur Umweltetikette keinen Mehrnutzen für die Konsumenten. Ein gutes Beispiel dafür liefert das BAFU in den Anhörungsunterlagen gleich selber. Im Faktenblatt 3 sind drei Beispiele zur Berechnung der Umweltbelastungspunkte (UBP) aufgeführt. Ein Realo Hybrid, ein Realo Sport und ein Realo Off-Road. Beim Realo Off-Road handelt es sich um ein Euro 4-Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter, den es bei Inkrafttreten der Umweltetiketten-Verordnung wegen der bis dahin erfolgten Einführung der Euro 5-Abgasnorm als Neuwagen gar nicht mehr geben wird. Man braucht ihn also bei der Beurteilung der Umweltetikette nicht mehr zu berücksichtigen. Vergleicht man die beiden anderen Beispiele, wird es interessant. Der Realo Hybrid hat CO<sub>2</sub>-Emissionen von 101 g/km, der Realo Sport liegt mit 499 g/km ziemlich genau fünf Mal so hoch. Schaut man die Umweltbelastungspunkte an, liegt der Hybrid bei 72, der Sport bei 355. Das entspricht ebenfalls ziemlich genau dem Faktor 5 (4,93). Da sei die Frage erlaubt, wozu es die Einführung einer aufwändigen Umweltetikette braucht, um festzustellen, dass der Hybrid 5 Mal besser ist als der Sport, wenn dies bereits der Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen zeigt.

Auch das zweite Beispiel im Faktenblatt 3 mit den drei Fahrzeugen Emission Leader, Media und Limite ist für uns nicht wirklich schlüssig. Mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von 120 g/km und 81 respektive 93 UBPs dürften die beiden ersten ohnehin in der Kategorie A liegen (Limite nach Berechnungen von auto-schweiz aktuell bei 99,68 UBPs), der „Emission Leader“ hingegen, der wegen der UBPs aktuell in die Kategorie D käme, hätte ohne Direkteinspritzung deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen und käme deshalb auch nicht in die Kategorie A.

## **6. Etiketete ist überladen**

Neu soll auf der Etiketete nicht mehr der Treibstoffverbrauch, sondern der Energieverbrauch in Liter Benzinäquivalent angegeben werden. Das ist zwar technisch richtig, führt aber unserer Meinung nach bei nicht mit Benzin betriebenen Fahrzeugen zu Verwirrungen bei den Konsumenten. Für den Konsumenten ist der Verbrauch an Benzin, Diesel und Erdgas massgebend: Dafür bezahlt er schliesslich. Wir beantragen, diese Angabe wegzulassen und wie bei der Energieetikette den Treibstoffverbrauch anzugeben.

Die Angabe der Emissionsvorschriften halten wir ebenfalls für sinnlos. Neuwagen müssen ja den jeweils gültigen Vorschriften entsprechen. Eine Zusatzinformation für die Autokäufer könnte das allenfalls in der Übergangsphase von einer Stufe zur nächsten sein, wenn er denn wüsste, was die Norm bedeutet, respektive welches die gerade aktuelle Norm ist. Davon kann aber nicht ausgegangen werden. Ausserdem würden ja die Ergebnisse der neuen Normen ohnehin in die UBP einfließen. Als überflüssig erachten wir auch die Forderung, auf der Umweltetikette die Typengenehmigungsnummer aufzuführen, denn diese Nummer sagt dem Autokäufer gar nichts und ist nur für Fachleute aussagekräftig.

### **7. Allfälliges Bonus-/Malus-System**

Bei der Beurteilung der Umweltetikette muss man sich auch Gedanken über die allfällige Einführung eines Bonus-/Malus-Systems machen. Schon mit der heutigen Energieetikette haben es Fahrzeuge mit Allradantrieb schwer, in die Kategorie A zu kommen. Wir befürchten, dass es mit der Einführung der Umweltetikette, die gegenüber der Energieetikette eine weitere Verschärfung ist, gar keine bonusberechtigten Fahrzeuge mit Allradantrieb mehr geben wird. Dies erachten wir als eine schwerwiegende Benachteiligung für Autokäufer, die aufgrund von besonderen beruflichen, klimatischen und topografischen Bedingungen auf solche Fahrzeuge angewiesen sind.

### **8. Geplante CO2-Vorschriften**

Im Hinblick auf die vorgesehenen CO2-Vorschriften stellt sich ausserdem die grundsätzliche Frage, ob es noch Sinn macht, andere Elemente als die CO2-Emissionen in die Betrachtung einzubeziehen. Je nach Gewichtung der CO2-Vorschriften werden diese derart dominant, dass die Energieeffizienz als Kaufkriterium nur noch eine eingeschränkte Rolle spielen dürfte und die Umweltbelastung vermutlich gar keine mehr. Nach unserer Meinung könnte der Einfluss dieser Vorschriften sogar so gross werden, dass die Wirkungen eines Bonus-/Malus-Systems wesentlich abgeschwächt, wenn nicht sogar kompensiert würden.

### **Detail-Bemerkungen:**

#### **Angaben in der Werbung**

Im Art. 5, Abs. 2 Entwurf UEV wird verlangt, dass in Werbeschriften auf mindestens 10 Prozent der Werbefläche die Angaben nach den Artikeln 7-9 und 11 klar abgegrenzt und gut lesbar aufgeführt sein müssen. Im Zeitalter der global einheitlichen Marketingkommunikation muss man aber wissen (und berücksichtigen), dass die meisten Werbeunterlagen heute zentral in den Herstellerwerken erstellt und den Importorganisationen zwecks Verwendung in ihren Ländern zur Verfügung gestellt werden. Sondervorschriften für die Schweiz zu erlassen, d.h. bei diesen Werbemitteln einfach 10 Prozent der Fläche mit solchen Angaben zu überdecken, halten wir für unverhältnismässig.

#### **Verbrauchskatalog**

Im Art. 16, Entwurf UEV wird von Listen aller angebotenen neuen Personenwagen gesprochen. Bisher wurden diese Listen als Verbrauchskatalog in gedruckter Form erstellt. Zusätzlich sind sie aber auch unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) auf dem Internet vorhanden.

Wir schlagen vor, auf eine gedruckte Version, die bekanntlich am Tag ihres Erscheinens in der Regel bereits von der Aktualität überholt ist, zu verzichten und die Daten nur noch im Internet anzubieten.

### **Dieselpartikelfilter**

Im Art. 18, Abs. 2 Entwurf UEV wird verlangt, dass bei Dieselfahrzeugen bis 31.12.2013 zusätzlich angegeben werden muss, ob ein Dieselpartikelfilter vorhanden ist. Diese Bestimmung erachten wir als überholt, da wir davon ausgehen, dass es bereits vor diesem Termin keine Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter mehr geben wird. Ausserdem sollte man bei abgasrelevanten Vorschriften immer von Wirkvorschriften reden und nicht technische Geräte vorschreiben.

### **Antrag economiesuisse**

Wir lehnen den Vorschlag für eine neue Umweltetikette aus den oben dargelegten Gründen ab. Die geplante Umweltetikette ist zu kompliziert und bringt für die Konsumenten keinen Mehrnutzen. Einige Elemente aus dem Vorschlag für die UEV könnten unseres Erachtens aber in den Anhang 3.6 EnV übernommen werden. So zum Beispiel die Definition für angebotene Fahrzeugtypen gemäss Art. 2 Abs. 2 oder die Angabe des CO<sub>2</sub>-Vergleichswertes gemäss Art. 8 Abs 1.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung Stellung zu nehmen und danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Urs Näf, lic. rer. pol.  
Leiter a.i. Infrastruktur, Energie & Umwelt

Jan Perret-Gentil, M.I.S.  
Projektleiter Infrastrukturen