

Bundesamt für Umwelt (BAFU)  
Abteilung Luftreinhaltung und NIS  
3003 Bern

Bern, 4. September 2009

# Umweltetiketten-Verordnung

## Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des entsprechenden Anhörungsverfahrens zur Umweltetiketten-Verordnung (UEV) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS lehnt den vorliegenden Entwurf einer UEV ab und spricht sich dafür aus, dass die bewährte sowie auf breiter Basis gut eingeführte und akzeptierte Energieetikette weiterhin eingesetzt und ihrem Stellenwert entsprechend gefördert wird.**

## I. Grundsätzliche Bemerkungen

Wie bereits in unserer Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene (05.309; Standesinitiative des Kantons Bern) bzw. betreffend die Änderung des Automobilsteuergesetzes (AStG) festgehalten, lehnt **strasseschweiz** die Einführung einer Umweltetikette – obwohl diese unterdessen offenbar eine leichte Modifikation und Verbesserung erfahren hat – aus den nachfolgenden Gründen ab.

### 1.1 Umweltetikette missachtet die Anforderungen an einen umfassenden Nachhaltigkeitsbegriff

**strasseschweiz** lehnt die isolierte Anwendung von Ökobilanzen bzw. die Methode der ökologischen Knappheit (MöK)<sup>1</sup> in Bereichen, die direkt oder indirekt im Zusammenhang mit dem privaten Strassenverkehr stehen, grundsätzlich ab. Diese widersprechen u.E. einer richtig verstandenen, ausgewogenen Nachhaltigkeit – und zwar insbesondere deshalb, weil

1. gesellschaftliche und wirtschaftliche Aspekte unberücksichtigt bleiben bzw. wirtschafts- und gesellschaftsbezogene Auswirkungen gänzlich ausgeblendet werden;
2. auf technisch-wirtschaftliche Minderungspotenziale, synergetische Effekte durch zeitlich und/oder örtlich gemeinsam auftretende Emissionsströme, örtliche Abhängigkeiten (Hintergrundbelastungen) sowie Rückwirkungen von Umweltschutzmaßnahmen auf das Produktionssystem nicht eingegangen wird; und
3. Bedürfnisse oder Nutzungsgesichtspunkte nicht berücksichtigt werden.

Die isolierte Anwendung der MöK insbesondere auf das Konsum- und Produktionsgut Personenkilometer (PKW), die mit 90 Prozent den Löwenteil der auf der Strasse insgesamt geleisteten Personenkilometer erbringen und die durch den Bund einen grossen, wissenschaftlich belegten wirtschaftlichen Nutzen bewirken,<sup>2</sup> ist deshalb nicht akzeptierbar.

Im Weiteren deckt dieses Vorgehen u.E. nur einen Aspekt (eben jenen der Ökologie) der vom Bundesrat angestrebten Integrierten Produktpolitik (IPP)<sup>3</sup>, die punkto Ökobilanzen ganz offensichtlich den übergeordneten Rahmen bildet, ab. Die IPP wird somit nicht im integralen Sinn umgesetzt. Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) „wird die IPP in der Schweiz umfassend als Teil der nachhaltigen Entwicklung verstanden und bezieht **soziale, ökonomische und ökologische Aspekte** ein. Sie ist deshalb Teil der Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002 des Bundesrats“.<sup>4</sup>

„Produkte und Dienstleistungen sollen neu über ihren gesamten Lebenszyklus (Planungs-, Herstellungs-, Nutzungs- und Entsorgungsphase) **hohen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Anforderungen genügen**. Die Ziele der IPP sind dementsprechend vielfältig: Die Prinzipien der IPP sollen in sämtlichen Phasen der Formulierung und der Umsetzung von Politiken, die Produkte betreffen, zur Anwendung kommen. **Für alle IPP-relevanten Politikbereiche sind Kriterien und Instrumente zu entwickeln, welche die Zusammenhänge zwischen den**

---

<sup>1</sup> Ökobilanzen: Methode der ökologischen Knappheit – Ökofaktoren 2006; Methode für die Wirkungsabschätzungen in Ökobilanzen; Öbu SR 28/2008; Öbu, BAFU und Autoren; Zürich, 2008 (Link zum Dokument unter [www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01031/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01031/index.html?lang=de))

<sup>2</sup> ARE/ASTRA 2006: Die Nutzen des Verkehrs, Synthese der Teilprojekte 1-4

<sup>3</sup> Die IPP hat zum Ziel, die negativen Auswirkungen entlang des gesamten Lebensweges zu verringern, indem sie alle Phasen eines Produktes und alle beteiligten Akteure mit einbezieht und dort Massnahmen ergreift, wo sie am wirkungsvollsten sind. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die IPP-Prinzipien in andere Politiken wie die Handelspolitik oder die Beschaffungspolitik integriert werden (siehe [www.bafu.admin.ch/produkte/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/produkte/index.html?lang=de)).

<sup>4</sup> [www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de)

**drei Dimensionen der Nachhaltigkeit besser erkennen lassen und für eine Umsetzung dieser Politik förderlich sind.**<sup>5</sup> Bezogen auf die PW werden diese Zusammenhänge zwischen den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit mit der Einführung der Umweltetikette überhaupt nicht besser erkennbar, sondern eindeutig lediglich einseitig in Richtung Ökologie verschoben!

Der Interdepartementale Ausschuss Nachhaltige Entwicklung (IDANE) nennt zudem als eines der (Ober-) Ziele einer IPP-Einführung **„das bessere Erkennen von Zusammenhängen zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Massnahmen“**<sup>6</sup> und sieht den Innovationsgehalt einer IPP-Implementierung darin, dass „die IPP einer ganzheitlichen, kohärenten Betrachtungsweise verpflichtet ist. (...) **Die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Aspekte werden dabei gleichermassen evaluiert.**“<sup>7</sup> Bei der Umweltetikette ist weder das eine noch das andere der Fall.

Ferner entspricht sie auch deshalb nicht der vom Bundesrat postulierten IPP, weil vom IDANE festgehalten wird, dass „die Methode der Ökobilanzierung heute hoch entwickelt und etabliert ist. **In anderen Bereichen als der Umwelt fehlen aber entsprechende Methoden weitgehend** oder beziehen sich nur auf einzelne Phasen des Lebensweges. **Es ist deshalb ein wichtiges Anliegen der IPP, auch für die sozialen und ökonomischen Aspekte methodische Ansätze zu entwickeln, die ein Produkt, von der Wiege bis zur Bahre beurteilen.**“<sup>8</sup>

Diese Aussage bringt zum Ausdruck, **dass für die sozialen und ökonomischen Aspekte noch keine methodischen Ansätze vorhanden sind und diese somit auch nicht berücksichtigt werden.** Solange dies aber nicht der Fall ist, können wir einer Umweltetikette, die nebst der Energieeffizienz auf der MÖK und auf der Ökoinventar-Datenbank ecoinvent<sup>9</sup> abstellt, nicht zustimmen. **Ziel müsste es – wenn schon – viel eher sein, statt einer Umwelt-eine Nachhaltigkeitsetikette, die soziale und ökonomische Aspekte (insbesondere den vielfältigen Nutzen) von PW mit einbezieht, in enger Zusammenarbeit mit den direkt betroffenen Kreisen zu entwickeln.**

**Fazit:** Wir lehnen die Umweltetikette ab, da sie der den Ökobilanzen übergeordneten und vom Bundesrat in seiner Nachhaltigkeitsstrategie unter der Schlüsselherausforderung 4 „Wirtschaft, Produktion und Konsum“ postulierten Massnahme 4-1 „Integrierte Produktpolitik (IPP)“<sup>10</sup> nicht im umfassenden Sinn gerecht wird, sondern von den drei Nachhaltigkeitsdimensionen einseitig den Aspekt der Ökologie in den Vordergrund rückt. Ferner zählt die geplante Einführung einer Umweltetikette für PW gemäss Art. 40 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG)<sup>11</sup> zum fakultativen Rechsetzungsbereich des Bundesrats; entsprechend besteht auch kein zwingender Auftrag zur Einführung dieser umstrittenen Massnahme.

---

<sup>5</sup> Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002; Bericht des Schweizerischen Bundesrats vom 27. März 2002; S. 17 (Link zum Dokument auf [www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de))

<sup>6</sup> Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002; Technischer Teil: Massnahmenblätter; Stand der Umsetzung am 31. Dezember 2005; S. 10 (Link zum Dokument auf [www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/produkte/01967/index.html?lang=de))

<sup>7</sup> a.a.O.

<sup>8</sup> ARE; Interdepartementaler Ausschuss Nachhaltige Entwicklung IDANE; Strategie Nachhaltige Entwicklung Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011; Technischer Teil: Massnahmenblätter; S. 42 (Link zum Dokument auf [www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00262/00528/index.html?lang=de](http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00262/00528/index.html?lang=de))

<sup>9</sup> [www.ecoinvent.ch](http://www.ecoinvent.ch)

<sup>10</sup> Schweizerischer Bundesrat; Strategie Nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011; Bericht vom 16. April 2008; S. 21 f (Link zum Dokument auf [www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00262/00528/index.html?lang=de](http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00262/00528/index.html?lang=de))

<sup>11</sup> SR **814.01**; Art. 40 Abs. 1 USG: „Der Bundesrat kann das Inverkehrbringen serienmässig hergestellter Anlagen nach Massgabe der durch sie verursachten Umweltbelastung von einer Konformitätsbewertung, Kennzeichnung, Anmeldeung oder Zulassung abhängig machen.“

## 1.2 Schweizerischer Alleingang wird abgelehnt

Im Erläuterungsbericht zum E-UEV (S. 8) ist nachzulesen, dass „in der EG derzeit keine Pflicht zur Umwelt-Etikettierung besteht. Per Richtlinie festgelegt sind in der EG derzeit lediglich die Grundlagen für die Energie-Etikettierung (EG-Richtlinie 1999/94/EG).“ Stand der Dinge ist laut Erläuterungsbericht (S. 8), dass die Kommission der Europäischen Union (EU) aufgefordert worden sei, einen Richtlinienvorschlag auszuarbeiten, der insbesondere zu einer Einführung von Vorschriften über die Kennzeichnung, Bewerbung und Vermarktung von Neufahrzeugen auf dem Binnenmarkt der EU führen würde. Empfohlen werde zudem die Einführung eines separaten Klassifizierungssystems für Umwelleistungen. Damit würde zusätzlich zur Energieetikette ein weiteres Klassifizierungssystem namens „Grüner Stern“ angestrebt. Mit diesem Instrument sollen möglichst alle Aspekte der Umwelleistung berücksichtigt werden, u.a. die CO<sub>2</sub>-Emissionen, andere Schadstoffemissionen, Treibstoffverbrauch, Geräuschpegel, Raumausnutzung, Aerodynamik, Gewicht und umweltorientierte Fahrhilfen.<sup>12</sup>

**Fazit:** Die Schweiz legt hinsichtlich der per 1. August 2010 geplanten Einführung einer Umweltetikette für PW wieder einmal einen klassischen Sololauf hin. Es gibt u.E. keinen Grund quasi in vorausgehendem Gehorsam eine für den gesamten EU-Raum zwar angedachte, aber noch in keinem einzigen EU-Mitgliedstaat umgesetzte Massnahme im Alleingang staatlich zu verordnen. Sollten die EU-Staaten tatsächlich einmal auf ein neues Klassifizierungssystem mit Namen „Grüner Stern“ verpflichtet werden, könnte sich die Schweiz immer noch an diesem orientieren oder sogar daran anschliessen.

## 1.3 UBP und somit Umweltetikette für den kantonalen Vollzug nicht nötig

Die durch den Einbezug von Umweltbelastungspunkten (UBP) geplante Ausweitung der bestehenden und bestens bewährten Energieetikette zu einer Umweltetikette ist laut der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) nicht zwingend: Um den reibungslosen Vollzug durch die kantonalen Strassenverkehrsämter gewährleisten zu können, ist gemäss asa die Einteilung der Neufahrzeuge in Kategorien (A bis G) zentral und entscheidend. Dieses Kategoriensystem wird jedoch bereits heute durch die Energieetikette in angemessener Weise zur Verfügung gestellt bzw. garantiert. Eine zusätzliche Information bzw. eine Erweiterung der Energieetikette im Sinne von absolut und nicht relativ bewertenden UPB ist daher überflüssig.

Zudem kann ihrer einschlägigen Stellungnahme entnommen werden, dass die asa „daran zweifelt, ob das doch relativ aufwändige System mit den Umweltbelastungspunkten UBP auch unter diesen verschärften Rahmenbedingungen [Einführung der Euro-5- bzw. der Euro-6-Norm im Jahr 2009 bzw. im Jahr 2014] noch sinnvoll sein wird. Die Frage der Partikelfilter für Dieselfahrzeuge wird sich mit den verschärften Normwerten von selbst lösen.“

**Fazit:** Eine Änderung der Energieetikette ist für den Vollzug in den Kantonen grundsätzlich nicht nötig. Es muss daher angenommen werden, dass mit der Einführung von UBP bzw. der Umwandlung der Energie- in eine Umweltetikette ideologisch und nicht sachlich begründete Ziele verfolgt werden.

---

<sup>12</sup> Europäisches Parlament; Bericht über die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (2007/2119(INI)), S. 9, Ziff. 41

## II. Detailbemerkungen

### 2.1 Partikelemissionen nicht relevant

Der u.E. wichtigste Grund für das Zustandekommen des Projekts KeeF (die so genannten „Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge“), das der Umweltetikette für PW zugrunde liegt, stellt die Diskussion über die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen respektive der Aktionsplan gegen Feinstaub dar.

Unsere direkt betroffene Trägerorganisation auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, hat die Umweltbelastungspunkte (UBP) und die Energieeffizienz gemäss dem E-UEV berechnet. Zu diesem Zweck hat auto-schweiz aus den gültigen Typengenehmigungen gemäss Art. 2 Abs. 2 E-UEV alle Fahrzeugtypen berücksichtigt, die nach dem 1. Juni 2007 typengenehmigt wurden. Auf den ersten Blick scheinen sich die UBP tatsächlich als wirksames Mittel zu erweisen, um die Fahrzeugtypen mit hohen Partikelemissionen entsprechend zu klassieren. Es gibt Fahrzeuge, die wegen der UBP um vier, fünf oder sogar sechs Kategorien zurückgestuft werden.

**Bei genauerer Betrachtung zeigt sich aber, dass es sich dabei ausnahmslos um Euro-4-Dieselfahrzeuge ohne oder mit offenem Partikelfilter handelt. Solche Neufahrzeuge wird es zum Zeitpunkt der vorgesehenen Einführung der Umweltetikette aufgrund der dann zum geltenden europäischen Abgasnormen praktisch nicht mehr geben. Damit fällt unserer Meinung nach das wichtigste Argument für die Umweltetikette weg.**

Werden diese Fahrzeuge ausgeklammert, liegt der Verbrauchsanteil innerhalb der UBP-Berechnung bei mindestens 59 Prozent. Bei zwei Drittel der angebotenen Modelle liegt dieser Verbrauchsanteil sogar bei 80 Prozent oder darüber. Bei den Fahrzeugen der Kategorie A liegt besagter Verbrauchsanteil 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. Eine Umweltetikette wird dadurch überflüssig.

Nicht zuletzt wird in Art. 18 Abs. 2 E-UEV stipuliert, dass bei Dieselfahrzeugen bis 31. Dezember 2013 zusätzlich angegeben werden muss, ob ein Dieselpartikelfilter vorhanden ist. Diese Bestimmung erachten wir als überholt, da wir davon ausgehen, dass es bereits vor besagtem Termin keine Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter mehr geben wird. Ausserdem sollte bei abgasrelevanten Vorschriften immer von Wirkvorschriften gesprochen und nicht technische Geräte vorgeschrieben werden.

### 2.2 Abgasemissionen nicht relevant

Mit der europaweiten Einführung der Abgasnorm „Euro 5“ ab September 2009<sup>13</sup> werden die toxischen Schadstoffe gegenüber der aktuell gültigen Norm erneut um Faktoren gesenkt. Mit der ab 2014/2015 in Kraft tretenden Euro-6-Norm werden die Schadstoffemissionen an der Grenze der Nachweisbarkeit angelangt sein. Für **strasseschweiz** ist diese technologische Entwicklung ein weiterer triftiger Grund, weshalb die Einführung einer Umweltetikette unnötig ist.

Bereits durch das Inkrafttreten der Euro-5-Norm wird es laut Dr. Peter de Haan von der ETH Zürich praktisch keine neuen Diesel-Personenwagen ohne Partikelfilter mehr geben. Das heisst, dass Diesel-PW betreffend ihren Schadstoffausstoss im Prinzip gleich sauber sein werden wie Benzin-PW.

---

<sup>13</sup> Medienmitteilung des Bundesamts für Strassen (ASTRA), 31. August 2009

Selbst das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) betont, dass „ohne technischen Fortschritt die dramatischen Verbesserungen im Bereich der Lufthygiene der letzten Jahrzehnte undenkbar gewesen wären. Dank hocheffizienter Abgasreinigungssysteme stellt der Ausstoss toxischer Gase und Mikro-Partikel durch Fahrzeuge heute kein wesentliches Umweltproblem mehr dar.“<sup>14</sup>

### 2.3 Lärmemissionen nicht relevant

Den Einbezug der Lärmemissionen in eine allfällige Umweltetikette erachten wir als wenig sinnvoll. Zwar sind die Unterschiede zwischen den Typengenehmigungswerten der leisesten (66 Dezibel [dB]) und der geräuschvollsten Fahrzeuge (76 dB) bemerkenswert. Zur Bemessung der effektiven Lärmemissionen sind jedoch die Beschaffenheit der Bereifung sowie der Fahrbahn wesentlich ausschlaggebender als der Typenprüfungswert. Kommt hinzu, dass selbst bei Anwendung der MöK „eine allgemein anerkannte Methode zur Bewertung von Lärm in Ökobilanzen bis jetzt noch nicht existiert“.<sup>15</sup>

### 2.4 Zusatznutzen nicht vorhanden

Wir sehen in der beabsichtigten Erweiterung der Energie- hin zu einer Umweltetikette keinen Zusatznutzen für die Konsumenten. Ein gutes Beispiel dafür liefert das BAFU im Mediendossier zum Medienseminar „Umweltetikette“ vom 2. Juli 2009 gleich selber. Im Faktenblatt 3 sind drei Beispiele (Realo Hybrid, Realo Sport und Realo Off-Road) zur UBP-Berechnung aufgeführt. Beim Realo Off-Road handelt es sich um ein Euro-4-Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter, den es beim allfälligen Inkrafttreten der UEV wegen der bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten Einführung der Euro-5-Abgasnorm für Neuwagen nicht mehr geben wird. Dieser ist also bei der Beurteilung der Umweltetikette gar nicht mehr zu berücksichtigen.

Der Vergleich zwischen dem Realo Hybrid und dem Realo Sport ergibt interessante Aufschlüsse. Während der Realo Hybrid CO<sub>2</sub>-Emissionen von 101 Gramm pro Kilometer (g/km) aufweist, liegt der Realo Sport mit 499 g/km ziemlich genau fünfmal höher. Betrachtet man die UBP, so kommt der Realo Hybrid auf 72, der Realo Sport auf 355. Letzteres entspricht ebenfalls ziemlich genau einer Steigerung um den Faktor 5 (4,93). Diesbezüglich stellt sich schon die Frage, wozu es die Einführung einer aufwendigen Umweltetikette denn überhaupt braucht, um schliesslich feststellen zu müssen, dass der Realo Hybrid fünfmal besser abschneidet als der Realo Sport, wenn dies bereits nach dem Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen evident ist.

Auch das zweite im Faktenblatt 3 angeführte Rechenbeispiel betreffend die drei Fahrzeuge „Emissione Leader“, „Emissione Media“ und „Emissione Limite“ ist u.E. nicht wirklich schlüssig. Bei CO<sub>2</sub>-Emissionen von 120 g/km und 81 respektive 93 UBP dürften die beiden ersten ohnehin in der Kategorie A liegen (Limite nach Berechnungen von auto-schweiz aktuell bei rund 99,7 UBP). Der „Emissione Limite“, der wegen der 150 UBP aktuell der Kategorie D zugeordnet würde, hätte ohne Direkteinspritzung deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen und käme deshalb auch nicht in die Kategorie A zu liegen.

<sup>14</sup> UVEK: Entwurf eines Berichts zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz, März 2009, S. 38

<sup>15</sup> Ökobilanzen: Methode der ökologischen Knappheit – Ökofaktoren 2006; Methode für die Wirkungsabschätzungen in Ökobilanzen; Öbu SR 28/2008; Öbu, BAFU und Autoren; Zürich, 2008; S. 163

## 2.5 Etiketle nicht überladen

Neu soll auf der Umweltetikette 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 Verwirrung bei den Konsumenten. Für diese ist der Verbrauch von Benzin, Diesel und Erdgas massgebend, weil sie schliesslich dafür bezahlen. Sollte die Umweltetikette wider unser Erwarten trotzdem eingeführt werden, beantragen wir, diese Information wegzulassen und wie bei der bestehenden Energieetikette den Treibstoffverbrauch anzugeben.

Die Angabe der Emissionsvorschriften halten wir ebenfalls für sinnlos. Neuwagen müssen ja den jeweils gültigen Vorschriften entsprechen. Eine Zusatzinformation könnte allenfalls in der Übergangsphase von einer zur nächsten Stufe für die Autokäufer dann erfolgen, wenn diese wüssten, was die Norm bedeutet respektive welches die gerade aktuelle Norm ist. Davon kann allerdings nicht ausgegangen werden. Ausserdem würden die Ergebnisse der neuen Normen ja ohnehin in die UBP einfließen.

Als überflüssig erachten wir nicht zuletzt die Forderung, auf der Umweltetikette die Typengenehmigungsnummer aufzuführen, denn diese Nummer sagt dem Autokäufer gar nichts und ist nur für Fachleute aussagekräftig.

## 2.6 Andere Kriterien als CO<sub>2</sub> nicht mehr relevant

Gemäss den Erläuterungen zum U-UEV (S. 7) „ist das Ziel der Umweltetikette ein zukünftig ressourceneffizienterer und umweltschonenderer Personenwagenpark in der Schweiz. Dieses Ziel deckt sich mit den internationalen vertraglichen Verpflichtungen der Schweiz. Mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls im Jahr 2003 hat sich die Schweiz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 um acht Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Im CO<sub>2</sub>-Gesetz wird dieses Ziel konkretisiert.“

In diesem Zusammenhang befand sich bis 29. Juni 2009 eine Teilrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes betreffend die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neu immatrikulierte Personenwagen in der Anhörung. **strasseschweiz** sprach sich dabei für einen Zielwert der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu in Verkehr gesetzten Personenwagen auf 130 g/km in Anlehnung an die entsprechende EU-Regelung aus. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage und anderen Besonderheiten unseres Landes forderte **strasseschweiz** allerdings die verzögerte Inkraftsetzung dieses Zielwerts gegenüber der EU-Vorgabe. Ausserdem lehnten wir das Sanktionsmodell des Bundesrats ab und postulierten stattdessen ein Anreizmodell zur Förderung verbrauchsoptimierter Fahrzeuge.

Aufgrund der in besagter Anhörung klar erkennbaren Bestrebungen des Bundes stellt sich u.E. die grundsätzliche Frage, ob es überhaupt noch sinnvoll ist, andere Elemente als die CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Betrachtung mit einzubeziehen. Je nach Gewichtung künftiger CO<sub>2</sub>-Vorschriften werden diese derart dominant, dass die Energieeffizienz als Kaufkriterium nur noch eine eingeschränkte und die Umweltbelastung vermutlich gar keine Rolle mehr spielen dürfte. Möglicherweise könnte der Einfluss dieser Vorschriften sogar so gross werden, dass die Wirkungen eines Bonus/Malus-Systems wesentlich abgeschwächt, wenn nicht sogar kompensiert würden.

## 2.7 Allfälliges Bonus/Malus-System nicht ausser Acht lassen

Gleichzeitig mit der Beurteilung der Umweltetikette muss man sich auch Gedanken über die allfällige Einführung eines Bonus/Malus-Systems machen. Bereits mit der heutigen Energieetikette haben es Fahrzeuge mit Allradantrieb schwer, der Kategorie A zugeordnet zu werden.

Wir befürchten, dass es mit der allfälligen Einführung einer Umweltetikette, die gegenüber der Energieetikette eine weitere Verschärfung darstellt, 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.

### 2.8 Kompliziert, intransparent und teuer

Wir erachten die Umweltetikette verglichen mit dem äusserst bescheidenen Zusatznutzen, den sie für die Konsumentinnen und Konsumenten hat, als viel zu kompliziert und zu teuer. Das vorgeschlagene System sowie dessen Berechnungsgrundlagen sind zudem zu undurchsichtig und mithin für die Autokäuferin bzw. den Autokäufer zu wenig plausibel. Die heute mit der Energieetikette vorhandene Transparenz geht verloren, da mit der Umweltetikette das relative Bewertungssystem der Energieetikette (Verhältnis des Fahrzeuggewichts zum Verbrauch) mit einem absoluten Bewertungssystem (UBP) kombiniert werden soll. Das macht die Umweltetikette zu kompliziert und führt auch zu Verzerrungen.

Für Handwerker oder auch für Familien mit mehreren Kindern wird es beispielsweise sehr schwierig werden, Modelle zu finden, die einerseits ihren Bedürfnissen entsprechen und andererseits umweltschonend sind. Wie komplex das ganze Projekt ist, zeigt unserer Meinung nach nicht zuletzt die Tatsache, dass für die Bearbeitung und die vorgesehenen Anpassungen nicht weniger als drei Bundesämter (ASTRA, BAFU, BFE) zusammenspannen müssen.

## III. Schlussbemerkungen

Aus allen hiavor dargelegten Gründen lehnt **strasseschweiz** die Einführung einer neuen Umweltetikette grundsätzlich ab. Wir setzen uns allerdings dafür ein, dass die bewährte und auf breiter Basis gut eingeführte und akzeptierte Energieetikette auch weiterhin eingesetzt sowie ihrem Stellenwert entsprechend gefördert wird.

Es wäre u.E. geradezu fahrlässig, die für die Entwicklung und Lancierung der Energieetikette aufgewendeten Millionen von Franken wegen einer neuen komplizierten Umweltetikette, die sowohl den Autohandel als auch den -käufer überfordert, aufs Spiel zu setzen.

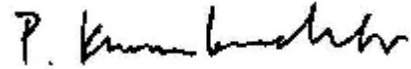
Im Weiteren priorisiert die geplante Umweltetikette einseitig den ökologischen Aspekt, indem sie insbesondere isoliert die Methode der ökologischen Knappheit (MöK) anwendet, und trägt damit einer umfassend und richtig verstandenen Nachhaltigkeit keine Rechnung. Nicht zuletzt bringt die vorgesehene Einführung einer Umweltetikette dem Konsumenten keinen Zusatznutzen.

Trotzdem könnten u.E. allenfalls Elemente aus dem UEV-Vorschlag in den Anhang 3.6 der Energieverordnung (EnV) übernommen werden. Namentlich sind dies die Definition für angebotene Fahrzeugtypen gemäss Art. 2 Abs. 2 E-UEV oder die Angabe des CO<sub>2</sub>-Vergleichswerts gemäss Art. 8 Abs 1 E-UEV.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der stv. Generalsekretär



Peter Kneubühler