



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

Bern, 4. September 2009

Umweltetiketten-Verordnung

Stellungnahme des Automobil Clubs der Schweiz (ACS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Umweltetiketten-Verordnung (UEV) Stellung zu nehmen.

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) lehnt den Vorschlag für eine neue Umweltetikette ab. Der ACS beurteilt die bereits bestehende energieEtikette als zielführendes, bewährtes und auf breiter Basis gut eingeführtes und akzeptiertes Instrument. Er betrachtet die Förderung des bestehenden Systems als bedeutend sinnvoller als die Entwicklung und Lancierung einer neuen Umweltetikette, die sowohl den Autohandel als auch den Käufer völlig überfordert und letztlich keine neuen, für die Umwelt relevanten Erkenntnisse und Verbesserungen bringt.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene (05.309; Standesinitiative des Kantons Bern) hat der ACS bereits ausführlich zur Einführung einer Umweltetikette Stellung genommen und diese abgelehnt. Der nun in der Anhörung unterbreitete Vorschlag enthält zwar gegenüber dem damals vorgeschlagenen Modell gewisse Verbesserungen, vermag jedoch trotzdem nicht zu überzeugen.

Der ACS lehnt deshalb die Einführung einer Umweltetikette aus den nachstehenden Gründen weiterhin ab.

1. Umweltetikette und Nachhaltigkeit

Der ACS lehnt die isolierte Anwendung von Ökobilanzen bzw. die Methode der ökologischen Knappheit (MöK) in Bereichen, die direkt oder indirekt im Zusammenhang mit dem privaten Strassenverkehr stehen, grundsätzlich ab. Diese widersprechen einer richtig verstandenen, ausgewogenen Nachhaltigkeit – und zwar insbesondere deshalb, weil

- gesellschaftliche und wirtschaftliche Aspekte unberücksichtigt bleiben bzw. wirtschafts- und gesellschaftsbezogene Auswirkungen gänzlich ausgeblendet werden;
- 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
- Bedürfnisse oder Nutzensgesichtspunkte nicht berücksichtigt werden.

Gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) „wird die Integrierten Produktpolitik (IPP) in der Schweiz umfassend als Teil der nachhaltigen Entwicklung verstanden und bezieht soziale, ökonomische und ökologische Aspekte ein“. Das vorliegende Projekt kann in diesem Sinne nicht als nachhaltig bezeichnet werden, berücksichtigt es doch ausschliesslich ökologische Gesichtspunkte.

2 Schweizerischer Alleingang

Aufgrund der im Erläuterungsbericht vermittelten Informationen über die Entwicklungen in der EU ergibt sich deutlich, dass die Schweiz mit der per 1. August 2010 geplanten Einführung einer Umweltetikette für PW einmal mehr einen Alleingang plant. Dieses Vorgehen ist nicht sinnvoll.

3. Partikelemissionen

Der wichtigste Grund für das Zustandekommen des Projekts Umweltetikette stellt die Diskussion über die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen respektive der Aktionsplan gegen Feinstaub dar.

Unser Partnerverband auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil- Importeure, hat die Umweltbelastungspunkte (UBP) und die Energieeffizienz gemäss dem E-UEV berechnet. 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 dannzumal 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 CO₂-Emissionen liegt. Diese Angaben sind aber schon heute auf der Energieetikette und in den Preislisten aufgeführt. Eine Umweltetikette wird dadurch überflüssig.

4. Abgasemissionen

Mit der europaweiten Einführung der Abgasnorm „Euro 5“ werden die toxischen Schadstoffe gegenüber der aktuell gültigen Norm erneut massiv gesenkt. Mit der ab 2014 in Kraft tretenden Euro-6-Norm werden die Schadstoffemissionen an der Grenze der Nachweisbarkeit angelangt sein. Diese technologische Entwicklung ist ein weiterer triftiger Faktor, welcher die Einführung einer Umweltetikette unnötig macht.

5. Lärmemissionen

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 am 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 offensichtlich eine allgemein anerkannte Methode zur Bewertung von Lärm in Ökobilanzen bis jetzt noch nicht existiert.

6. Fehlender Zusatznutzen

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 CO₂-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 CO₂-Emissionen evident ist.

Auch das zweite im Faktenblatt 3 angeführte Rechenbeispiel betreffend die drei Fahrzeuge „Emissione Leader“, „Emissione Media“ und „Emissione Limite“ beurteilen wir nicht als schlüssig. Bei CO₂-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 CO₂-Emissionen und käme deshalb auch nicht in die Kategorie A zu liegen.

7. Etiketete ist 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 an Benzin, Diesel und Erdgas massgebend, weil sie schliesslich dafür bezahlen. 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.

8. Geplante CO₂-Vorschriften

Im Hinblick auf die vorgesehenen CO₂-Vorschriften stellt sich 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 Vor-

schriften sogar so gross werden, dass die Wirkungen eines Bonus-/Malus-Systems wesentlich abgeschwächt, wenn nicht sogar kompensiert würden.

9. Allfälliges Bonus-/Malus-System

Bei der Beurteilung der Umweltetikette muss man sich 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 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.

10 Kompliziert und teuer

Wir erachten die Umweltetikette verglichen mit dem äusserst bescheidenen Zusatznutzen, den sie für die Konsumenten hat, als viel zu kompliziert und zu teuer. Wie komplex das ganze Projekt ist, zeigt unserer Meinung schon durch die Tatsache, dass für die Bearbeitung und die vorgesehenen Anpassungen nicht weniger als drei Bundesämter (ASTRA, BAFU, BFE) zusammenspannen müssen.

Abschliessend möchten wir noch einmal festhalten, dass der ACS die Einführung einer neuen Umweltetikette klar ablehnt. Sie trägt einer umfassend und richtig verstandenen Nachhaltigkeit keine Rechnung und bringt für den Konsumenten keinen Mehrnutzen.

Wir könnten uns jedoch damit einverstanden erklären, dass 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 CO₂-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.

Automobil Club der Schweiz



Niklaus Zürcher, Direktor