



Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

Zürich, 04. September 2009

Anhörung zur Umweltetiketten-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Umweltetiketten-Verordnung Stellung zu nehmen, und ergreifen nachfolgend gerne die Gelegenheit dazu.

Inhalt der Anhörungsantwort

1	Berücksichtigung von Umweltaspekten wird begrüsst.....	2
2	Die Umweltetikette soll allein auf den UBP basieren.....	2
3	Die Umweltetikette wird in der vorliegenden Form nicht unterstützt	3
3.1	Bevorzugung schwerer Fahrzeuge.....	3
3.2	Festlegung der Kategorien.....	5
4	Weitere konkrete Verbesserungen zur Umweltetikette.....	5
4.1	Einbezug des Fahrzeuggewichts.....	5
4.2	Einbezug der Treibstoffherstellung.....	6
4.3	Darstellung von Verbrauch und CO ₂ -Emissionen.....	6
4.4	Technische Angaben auf Etiketten.....	7
5	Zusammenfassung und Diskussion.....	7

1 Berücksichtigung von Umweltaspekten wird begrüsst

Im Prinzip begrüssen wir, dass die neue Umweltetikette nicht nur rein energetische Aspekte (wie die bisherige energieEtikette) berücksichtigen soll, sondern auch andere Umweltaspekte, die bisher nicht erfasst wurden. Dies betrifft diverse Luftschadstoffe wie Stickoxide, Kohlenwasserstoffe und Partikel sowie die Lärmemissionen. Auf diese Weise könnte den AutokäuferInnen eine umfassendere Beurteilung der ökologischen Qualitäten von Fahrzeugen ermöglicht werden.

2 Die Umweltetikette soll allein auf den UBP basieren

Die Einführung einer Umweltetikette für Personenwagen bzw. die Weiterentwicklung der Energieetikette zur Umweltetikette wird von der Schweizerischen Energie-Stiftung SES grundsätzlich begrüsst. Allerdings fordern wir eine Umweltetikette, die alleine auf den UBP (Umweltbelastungspunkten) basiert und die Autos nach den UBP in sieben gleich grosse Gruppen (A bis G) einteilt. Damit wird verhindert, dass die teils gravierenden Mängel (Details in Kapitel 3) der heutigen Energieetikette in die Umweltetikette übernommen werden.

Der Kanton Basel Stadt beispielsweise hat die Erarbeitung der verschiedenen Entwürfe für eine Umweltetikette verfolgt und die Problematik des störenden Einflusses der alten Energieetikette erkannt. Er plant daher eine neue ökologische Ausgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer, welche allein auf den UBP basiert. Aufgrund ähnlicher Überlegungen, wie wir sie in Kapitel 3 präsentieren, ist „das Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kanton Basel-Stadt zur Auffassung gelangt, dass nur ein auf Umweltbelastungspunkten fussendes Steuermodell zukunftsweisenden Charakter aufweist.“ Dieses würde erlauben, auch neuartige Fahrzeugtypen, die in absehbarer Zukunft auf den Markt drängen werden (z. B. Elektroautos), besser zu kategorisieren und entsprechend zu besteuern.

Auch für die SES ist eine Übernahme der aus Gesamtumweltsicht wenig sinnvollen Elemente der energieEtikette in die Umweltetikette nicht angebracht. Konsequenter wäre es, die Umweltetikette allein auf die Umweltbelastungspunkte aufzubauen. Damit wären notabene auch die energetischen Aspekte vollumfänglich berücksichtigt, da für Neuwagen ein Grossteil der UBP von Belastungen stammt, die unmittelbar mit dem Energieverbrauch verbunden sind.

In jedem Fall erwarten wir, dass das BFE die Umweltbelastungspunkte weiterhin erhebt und dafür sorgt, dass sie ab sofort für alle zugelassenen Fahrzeugtypen veröffentlicht werden. Es wird höchste Zeit, dass die schon lange verfügbaren Daten samt Software der Öffentlichkeit und insbesondere den innovativen Kantonen zugänglich gemacht werden.

3 Die Umweltetikette wird in der vorliegenden Form nicht unterstützt

Der jetzt in die Anhörung gegebene Vorschlag für eine Umweltetikette wird von der SES so nicht unterstützt. Hauptgrund ist, dass die Mängel der bisherigen Energieetikette ungenügend ausgeräumt sind und deshalb die Kategorieneinteilung nicht den tatsächlichen Umweltauswirkungen der Fahrzeuge folgt.

In den Erläuterungen zum Entwurf wird auf Seite 7 ausgeführt: „Die Ergänzungen um das Kriterium Umweltbelastung führt bei der Einteilung der Personenwagen in die Kategorien A bis G der Umweltetikette zu verhältnismässig geringen Veränderungen gegenüber einer Kategorisierung gemäss bisheriger Energieetikette. Wie die Berechnungen zeigen, hat die Einführung von UBP-Limiten insgesamt eine leichte Abschwächung der Relativität zur Folge.“ (Der Grund hierfür ist im Wesentlichen die Einteilung der Fahrzeuge gemäss UBP in Gruppen, die willkürlich stark unterschiedlich gross gemacht wurden – siehe die Diskussion in Abschnitt 3.2.) Es ist jedoch gerade die Relativität der Energieetikette – also die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge – die nicht länger akzeptiert werden kann. Die SES fordert seit Einführung der Energieetikette ein absolutes System. Ein solches soll nun endlich bei der Umweltetikette zur Anwendung kommen (vgl. Kapitel 2).

In den folgenden Abschnitten werden die Kritikpunkte ausführlich dargelegt.

3.1 Bevorzugung schwerer Fahrzeuge

Bereits die bisherige Energieetikette stuft schwerere Fahrzeuge bei gleichem Energieverbrauch pro Kilometer erheblich günstiger ein. Dies führt bekanntlich dazu, dass etliche Fahrzeuge trotz relativ hohen CO₂-Emissionen effizienter erscheinen als manche kleine und sparsamere Fahrzeuge. Diese Bevorzugung wird in leicht veränderter Form für eine wesentliche Komponente der neuen Umweltetikette übernommen. Mit einer modifizierten Formel wird die Bewertungszahl für die Energieeffizienz weiterhin erheblich verbessert, wenn ein Fahrzeug schwer ist. Dies ermöglicht, dass auch Fahrzeuge mit nicht sehr niedrigem Verbrauch in die beste Klasse (A) eingestuft werden, sofern nicht eine Herabstufung aufgrund der Umweltbelastungspunkte erfolgt. Eine solche Herabstufung wurde aber wenig wahrscheinlich gemacht durch Details der Klasseneinteilung gemäss Umweltbelastung, welche in Abschnitt 3.2 dieses Dokuments kritisiert werden.

Die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge wurde bereits früher wiederholt kritisiert. Die Gründe hierfür werden im Folgenden nochmals zusammengefasst:

- Die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts wurde offiziell damit begründet, dass ein schweres Fahrzeug einen höheren Nutzen habe. Dieser Zusammenhang ist aber höchst fragwürdig. Allenfalls eine höhere Zahl von Sitzplätzen könnte als Aspekt für die Bewertung der energetischen Effizienz erwogen werden. Selbst dies wäre aber fragwürdig, da empirisch nicht klar ist, ob Fahrzeuge mit mehr Sitzplätzen in der Praxis auch tatsächlich im Durchschnitt

mehr Personen befördern. Eine Bewertung nach Fahrzeuggewicht ist sogar noch unsinniger. Beispielsweise erhöht der Verzicht auf Leichtbau das Gewicht, ohne dass damit ein Nutzen verbunden wäre.

- Abgesehen von diesem Problem erscheint es als völlig unnötig, den Fahrzeugnutzen überhaupt in eine solche Bewertung einfließen zu lassen, da die Käufer von Fahrzeugen diesen Nutzen ohnehin in den Vordergrund stellen, dieser Aspekt also mit Sicherheit nie unberücksichtigt bliebe. Zudem wird der Nutzen eines Fahrzeugs individuell sehr unterschiedlich bewertet (und wohl kaum je nach dem Gewicht).
- Die Behauptung, die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts verbessere die Vergleichbarkeit verschiedener Fahrzeuge einer bestimmten Nutzungskategorie (z. B. grosses Familienauto), ist in keiner Weise stichhaltig. Auch bei einer völlig gewichtsunabhängigen Einstufung könnte jeder Käufer bzw. jede Käuferin die Effizienzklassen aller Fahrzeuge der gewünschten Grösse miteinander vergleichen. Die Vergleichbarkeit wäre dann sogar besser, wenn die völlig sachfremde Bevorzugung solcher Fahrzeuge, die bei gleicher Fahrzeuggrösse schwerer sind, entfielen.

Es ist also kein einziges stichhaltiges Argument für die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge erkennbar, weder in den vorgelegten Erläuterungen noch sonst wo. Im Gegenteil liegen die ökologischen und anderen Nachteile schwerer Fahrzeuge auf der Hand:

- Ein schweres Fahrzeug belastet die Umwelt bei der Produktion mehr (was von der Umweltetikette nicht berücksichtigt wird). Auch wenn eine umfassende Bewertung der Umweltbelastung bei der Produktion schwierig ist, wäre eine Herabstufung schwerer Fahrzeuge absolut plausibel, während eine Besserstellung nicht zu rechtfertigen ist.
- Im Betrieb erzeugt ein schweres Fahrzeug mehr Reifenabrieb, der zur Feinstaubbelastung beiträgt (aber in der Umweltetikette ebenfalls nicht berücksichtigt wird).
- Tendenziell ist die Gefährdung von FussgängerInnen bei schweren Fahrzeugen grösser, was als gesundheitlicher Aspekt betrachtet werden kann.
- Hinzu kommen nicht im engeren Sinne ökologische Nachteile wie ein höherer Bedarf an Parkraum und Strassenbreite.

Diese Diskussion macht deutlich, dass die Bevorzugung schwerer Fahrzeuge sachlich auf keine plausible Weise zu rechtfertigen ist. Das Festhalten daran hat offenkundig andere als sachliche Gründe. Solche wurden im Entwurf ja auch nicht genannt.

3.2 Festlegung der Kategorien

Während die Einstufung gemäss Energieeffizienz in sieben gleich grosse Kategorien erfolgt, sollen für die Einstufung gemäss Umweltbelastungspunkten deutlich unterschiedlich grosse Kategorien gebildet werden: Die besten drei Kategorien enthalten jeweils 20 % der Fahrzeuge, die schlechteren Kategorien nur jeweils 10 %. Diese Asymmetrie wird vollkommen willkürlich eingeführt, ohne jede Begründung. Sie führt offenkundig dazu, dass überproportional viele Fahrzeuge in die günstigeren Kategorien eingeordnet werden. In der Folge wird dies bei vielen Fahrzeugen eine Herabstufung in eine schlechtere Kategorie aufgrund zu vieler Umweltbelastungspunkte verhindern. Beispielsweise muss ein Fahrzeug für die mittlere Effizienzklasse D immerhin besser sein als 3 / 7 (43 %) der Fahrzeuge. Eine Herabstufung in Kategorie E aufgrund der UBP würde jedoch nur erfolgen, wenn das Fahrzeug bezüglich UBP nicht besser wäre als lediglich 30 % der Fahrzeuge.

Von dieser willkürlich eingeführten Asymmetrie würden insbesondere viele Dieselfahrzeuge profitieren, die zunächst in eine günstige Effizienzklasse kommen (ggf. mit Hilfe der Bevorzugung schwerer Fahrzeuge, siehe Abschnitt 3.1 dieses Dokuments) und dann nicht herabgestuft werden, selbst wenn z. B. die NOx- oder Lärmemissionen viel höher liegen als bei Benzinfahrzeugen der gleichen Kategorie.

Da neu sowohl Energie- also auch Umweltaspekte berücksichtigt werden sollen, entsteht bei oberflächlicher Lektüre zunächst der Eindruck, die ungerechtfertigte Bevorzugung schwerer Fahrzeuge werde immerhin etwa auf die Hälfte abgemildert. Dieser Eindruck trügt jedoch, da die vorgesehene Festlegung der Kategorien wie oben dargelegt den Einfluss der Umweltbelastungspunkte stark abschwächt. In den Erläuterungen zum Entwurf wurde auch festgestellt, dass die vorgeschlagene Umweltetikette zu kaum anderen Einstufungen führt als die bisherige Energieetikette, und dass die Einführung der Umweltaspekte (mit der vorgesehenen Methode) nur eine leichte Abschwächung der Relativität (Bevorzugung schwerer Fahrzeuge) zur Folge hätte. Es drängt sich der Eindruck auf, dass genau dies das Ziel der genannten willkürlich eingeführten Asymmetrie war. Selbstverständlich die SES nicht akzeptieren, dass auf diese Weise zwar formell Umweltaspekte berücksichtigt werden, jedoch nur auf eine Weise, die diese kaum zur Geltung kommen lässt. Die Kategorieneinteilung gemäss UBP müsste selbstverständlich genauso symmetrisch sein wie diejenige nach energetischen Gesichtspunkten.

4 Weitere konkrete Verbesserungen zur Umweltetikette

4.1 Einbezug des Fahrzeuggewichts

Die Umweltbelastung bei der Herstellung von Fahrzeugen ist bisher in keiner Weise berücksichtigt worden – im Gegenteil werden schwere Fahrzeuge sogar bei der Bewertung der Effizienz bevorzugt. Wir fordern deshalb, dass in den UBP auch die Fahrzeugproduktion berücksichtigt wird. Beispielsweise könnte aus den für die

Herstellung mancher Fahrzeuge vorhandenen Ökobilanzen ein Mittelwert in UBP pro kg Fahrzeuggewicht berechnet werden.

Wir sind uns bewusst, dass die Umweltbelastung bei der Herstellung über das Fahrzeuggewicht nur grob abgeschätzt wird. Jedoch ist eine solche Schätzung sicher angemessener, als es die völlige Vernachlässigung dieses wichtigen Aspekts ist. Sollten später einmal bessere Daten für eine solche Bewertung zur Verfügung stehen, könnte die Bewertung entsprechend geändert werden.

4.2 Einbezug der Treibstoffherstellung

Die Art des Einbezugs der Treibstoffherstellung ist fragwürdig, da diverse Automodelle mit sehr unterschiedlichen Treibstoffen angetrieben werden können. In der vorgesehenen Regelung wird der jeweils ökologisch günstigste Treibstoff berücksichtigt (soweit er allgemein verfügbar ist), ohne dass klar wäre, dass dieser Treibstoff dann tatsächlich verwendet wird.

Damit solche Fahrzeuge auch tatsächlich mit dem umweltfreundlicheren Kraftstoff betrieben werden, soll die Mineralölsteuer entsprechend differenziert werden. Dies wurde mit der letzten Revision des MinÖStG bereits teilweise umgesetzt. Auf dem Internet sollten zur transparenten Information die UBP für alle möglichen Treibstoffe zusätzlich separat ausgewiesen werden.

4.3 Darstellung von Verbrauch und CO₂-Emissionen

Die Daten, die auf der Umweltetikette gezeigt werden sollen, sind (abgesehen von der wie gezeigt sehr fragwürdigen Einteilung in Kategorien) grundsätzlich nützlich. Die verwendeten Skalen erlauben eine übersichtlichere Darstellung als der Abdruck reiner Zahlenwerte. Jedoch sind die Maximalwerte der Skalen so hoch gewählt, dass selbst nicht besonders gute Fahrzeuge einen Platz relativ weit links auf der Skala bekommen:

- Betreffend die Umweltbelastungspunkte geht die Skala bis 300 – deutlich mehr als das Doppelte des Durchschnittswert der bisherigen Fahrzeuge und erst recht der in den nächsten Jahren angebotenen Fahrzeuge. Dies erweckt den falschen Eindruck, beim Durchschnitt gäbe es schon kaum mehr Handlungsbedarf.
- Betreffend CO₂-Emissionen reicht die Skala bis 300 g/km, so dass ein Wagen mit 120 g/km (EU-Zielwert für 2015) wiederum schon weit links steht.
- Dasselbe gilt für die Benzinäquivalente.

Wir schlagen deshalb vor, dass die Skalierung so gewählt wird, dass nur Fahrzeuge auf der linken Seite der Skala zu liegen kommen, die einen relevanten Beitrag zur ökologischen Verbesserung des Neuwagenflottenparkes leistet. Die Skalenmitte könnte etwa so gewählt werden, dass sie 25 % unter dem Neuwagenflottendurchschnitt zu liegen kommt.

Hinzu kommt, dass bei Fahrzeugen, die sogar weit ausserhalb der Skala zu liegen kommen, eine solche krasse Abweichung grafisch nicht eindeutig (mit einem Punkt) gekennzeichnet wird. Angemessener wäre es, für diesen Fall die Skala bis zum entsprechenden Wert auszudehnen, um die Entfernung zum Durchschnitt deutlich zu machen.

4.4 Technische Angaben auf Etiketten

In Art. 4 Absatz 2 soll zusätzlich aufgenommen werden:

f Die benutzte Bereifung für die Lärmmessung der Vorbeifahrt

Begründung: Die Bereifung hat einen erheblichen Einfluss auf die Lärmemissionen und muss deshalb analog den Buchstaben a bis e ausgewiesen werden, damit eine Überprüfung möglich würde. Sobald die EU ein entsprechendes Reifen-Label verabschiedet hat, soll statt der Reifenbezeichnung, die entsprechende Reifenklasse gemäss EU-Label angegeben werden.

5 Zusammenfassung und Diskussion

Grundlegend ist zu begrüssen, dass die neue Umweltetikette nicht nur den Energieverbrauch, sondern auch Umweltgesichtspunkte berücksichtigen soll. In diesem Sinne begrüssen wir es, dass neu die Umweltbelastungspunkte deklariert werden, und wir erwarten, dass das BFE diese auch in Zukunft für alle zugelassenen Fahrzeugtypen erhebt und dafür sorgt, dass sie samt Software zugänglich gemacht werden. Wir fordern, dass die Unterteilung der Fahrzeuge auf der Umweltetikette künftig einzig auf den Umweltbelastungspunkten basiert. Denn die vorgeschlagene Kategorieneinteilung hat massive Mängel. Diese Mängel führen insbesondere dazu, dass schwere Fahrzeuge und Dieselfahrzeuge unangemessen bevorzugt werden. Dies ist mit ökologischen Argumenten auf keine Weise zu rechtfertigen.

Die vorgeschlagene Einteilung würde bei den Autokäufern absehbar zu grosser Verwirrung führen. Es muss unbedingt verhindert werden, dass die Einstufung in die scheinbar vorbildlichen Klassen A und B selbst für solche Fahrzeuge geschieht, deren hohe CO₂-Emissionen gemäss dem CO₂-Gesetz bald eine Sanktion auslösen werden. (Der Vernehmlassungsvorschlag für eine CO₂-Gesetz-Teilrevision zur Absenkung der CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sieht analog zur Preisanschreibepflicht eine CO₂-Sanktions-Anschreibepflicht vor.) Das gleiche Fahrzeug würde also laut Umweltetikette als energieeffizient und umweltfreundlich gelten, gemäss CO₂-Gesetz jedoch als übermässig das Klima belastend. Es liegt auf der Hand, dass solche Widersprüche unbedingt zu vermeiden sind.

Selbstverständlich wäre auch die Beibehaltung der bisherigen Energieetikette keineswegs eine befriedigende Lösung, insbesondere wegen der Bevorzugung schwerer Wagen. Deswegen schlagen wir vor, dass die Umweltetikette allein aufgrund der Umweltbelastungspunkte erstellt wird. Die durchaus wichtige Energieeffizienz wäre hier bereits in völlig ausreichender Weise berücksichtigt, da die

UBP ohnehin zum grössten Teil direkt vom Treibstoffverbrauch abhängen. (Auch für Elektrofahrzeuge ist die Berücksichtigung der Energieeffizienz über die UBP kein Problem.) Ein solches System wäre also nicht nur wesentlich einfacher, sondern würde alle wesentlichen Aspekte in einer vernünftigen Form berücksichtigen.

Im Namen der Schweizerischen Energie-Stiftung SES danken wir Ihnen für die Beachtung unserer Argumente.

Besten Dank für die Bemühungen und
mit freundlichen Grüssen



Rüdiger Paschotta
Stiftungsrat SES



Bernhard Piller
Projektleiter SES