

Vernehmlassungsantwort zur Anhörung Umweltetiketten-Verordnung



Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

Bern, 31. August 2009

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung und unterbreiten Ihnen hiermit gerne unsere Stellungnahme.

1. Einleitende Bemerkungen

- Wir stehen der Vorlage kritisch bzw. ablehnend gegenüber. Auch wenn selbstverständlich alle Massnahmen, die dem Schutz der Umwelt und des Klimas dienen, zu begrüssen sind, gehen die vorgelegten Vorschläge zu wenig weit bzw. in die falsche Richtung und genügen nicht, um effektiv im Sinne der Umwelt wirken zu können.
- Hauptursachen für die Zunahme des Treibstoffverbrauchs sind die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs sowie der u.a. durch Klimaanlage verursachte zunehmende Energieverbrauch. Dadurch werden die Effizienzgewinne bei der Motorentechnologie teilweise wieder aufgehoben. Zugenommen hat auch die Anzahl der gefahrenen Kilometer: Zwischen 1990 und 2005 ist die Zahl der mit Privatfahrzeugen zurückgelegten Kilometer um 27% angestiegen.
- 2004 betragen die CO₂-Emissionen des Verkehrs gemäss Angaben des BAfU 15.4 Millionen Tonnen. Dies entspricht 34% der CO₂- und 29% der gesamten Treibhausgasemissionen der Schweiz. Bei der Übersicht der Verursacher stellt der Anteil der Personenwagen mit 72% im Jahr 2004 die Hauptquelle dar. Die Schweiz hat mit 183g CO₂/km zudem die klimaschädlichste Neuwagenflotte Europas.
- Zwischen 1990 und 2000 haben die Treibhausgasemissionen in der Schweiz insgesamt um mehr als 8% zugenommen. Diese Entwicklung steht in einem eklatanten Widerspruch zu den internationalen und nationalen Verpflichtungen der Schweiz: Sie hat das Kyoto-Protokoll ratifiziert und sich damit verpflichtet, ihre Emissionen der klimawirksamen Gase gegenüber dem Stand von 1990 um 8% zu verringern. Das CO₂-Gesetz legt ein Reduktionsziel für CO₂-Emissionen von 10% gegenüber 1990 fest. Die Genfer Konvention der UN-ECE über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung wurde von der Schweiz im Jahr 1983 ratifiziert. Ziel des Abkommens ist es, die schädlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit von Mensch und Umwelt zu reduzieren. **Die SP betont deshalb, dass primär der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr zu fördern sind und dass sie effektive und**

griffige Massnahmen fordert, die das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs eindämmen.

2. Bemerkungen zur Vorlage

- Seit 2002 müssen alle neuen Personenwagen, die zum Verkauf angeboten werden, mit der Energieetikette gekennzeichnet werden. Dieses System weist gravierende Mängel auf, die zu beheben sind - z.B. die Frage der Gewichtsunabhängigkeit bei der Bewertung. Eine Verbesserung ist aber auch bezüglich der Hinweise auf die Umweltbelastung anzustreben. Wir unterstützen es deshalb grundsätzlich, dass mit der Umweltetikette zusätzliche Informationen zu den Umweltkriterien verfügbar gemacht werden sollen. Wir weisen aber auch darauf hin, dass die CO₂-Emissionen das Hauptproblem darstellen und dass der Fokus der Deklarationspflicht bzw. der Massnahmen deshalb auf einer Reduktion dieser Emissionen liegen muss.
- Wir legen Wert auf die Feststellung, dass mit der Umweltetikette eine transparente Bewertung der effektiven Umweltwirkungen anhand der ökologischen Gesamtbelastung erzielt werden müsste. Das bedingt ein absolutes, auf Langfristigkeit ausgelegtes und vor allem gewichtsunabhängiges Bewertungssystem, das den absoluten CO₂-Ausstoss berücksichtigt. Für die Umwelt relevant ist einzig der absolute Verbrauch, eine Bevorzugung schwerer Fahrzeuge bei der Beurteilung der Energieeffizienz ist kontraproduktiv und sendet falsche Signale in Richtung der KäuferInnen.
- Im Rahmen der „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ und des Aktionsplans gegen Feinstaub wurde ein Bewertungssystem für Personenwagen entwickelt, die „Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge“. Mit diesem System wird für jeden Fahrzeugtyp die aus den Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sowie aus den Emissionen und dem Ressourcenverbrauch der Herstellung des verbrauchten Treibstoffs resultierende Umweltbelastung berechnet. Im Unterschied zur Energieetikette werden die Emissionen eines Fahrzeugs dabei mit einem gewichtsunabhängigen Bewertungssystem beurteilt, was, wie ausgeführt, in unserem Sinn ist.
- Wir begrüssen es auf der anderen Seite, dass mit dem vorgelegten Vorschlag die Treibstoffherstellung in die Bewertung einbezogen werden soll. Im Sinne der Gesamtökobilanz, der Transparenz und der Vergleichbarkeit ist dies eine wichtige Voraussetzung.

Weitere Kritikpunkte

- Der Geltungsbereich der Umweltetikette beschränkt sich auf Personenwagen. Eine Erweiterung auf andere Fahrzeuge wie Lieferwagen, Lastwagen oder Motorräder ist aus Sicht der SP zu prüfen bzw. anzuwenden. Die bisher nicht gemessenen Daten, welche zur Bewertung gemäss Umweltetikette notwendig wären (z.B. vergleichbare Angaben zum Treibstoffverbrauch), müssen entsprechend erhoben werden.
- Die Kennzeichnungspflicht bezieht sich ausschliesslich auf neue Fahrzeuge. Die Bewertung von älteren Personenwagen ist aufgrund der verfügbaren Daten aber bis zur Abgasstufe Euro-3 möglich. Die SP fordert, dass auch Occasionsfahrzeuge beim Verkauf obligatorisch - und nicht nur auf freiwilliger Basis - mit der Umweltetikette gekennzeichnet werden müssten.
- In den Artikeln 7 bis 11 werden die Inhalte der Umweltetikette umschrieben. Bei Fahrzeugen, die mit verschiedenen Energieträgern betrieben werden können, beziehen sich die Angaben nur auf diejenigen Energieträger, mit welchen die Fahrzeuge typengeprüft wurden. Die Berechnung der Umweltbelastung erfolgt zudem gemäss Vernehmlassungsbericht anhand des ökologisch vorteilhaftesten Energieträgers. Wir lehnen diese Beschränkung ab, es ist auf einen

- erfahrungsbasierten Durchschnittswert abzustützen. Würde auf den ökologisch vorteilhaftesten Energieträger abgestützt, würde ein bivalentes Fahrzeug gegenüber einem monovalenten, auf Ökologie ausgerichteten Fahrzeug zu gut bewertet, was zu unerwünschten Verzerrungen führt.
- Stromproduktion für Elektrofahrzeuge ist mit CO₂-Emissionen verbunden, die vom zugrunde liegenden Strommix abhängen. Die entsprechenden Berechnungen stützen sich gemäss Vernehmlassungsbericht auf Erhebungen des BfE zum schweizerischen Verbrauchsmix 2005. Seit 2005 sind die schweizerischen Stromversorgungsunternehmen gesetzlich verpflichtet, Herkunft und Zusammensetzung des gelieferten Stroms offen zu legen. Das BfE hat am 29. Juni 2009 aber folgendes bekannt gegeben: „19% (2005: 21%) des gelieferten Stroms stammte aus nicht überprüfbaren Energieträgern. Die Herkunft dieses Stroms ist aus buchhalterischen Gründen nicht mehr nachvollziehbar. Es darf aber vermutet werden, dass grosse Mengen an Schweizer Wasserkraftstrom ins Ausland verkauft und im Gegenzug auf internationalen Strombörsen Strom eingekauft wurde, der mehrheitlich aus fossilen und nuklearen Quellen stammt.“ Aus diesem Grund ist das Abstützen auf den Verbrauchsmix mit grosser Intransparenz behaftet und lässt einen Verbrauchsmix als Basis zu, der einen nicht vernachlässigbaren Anteil an Strom beinhaltet, der nicht ökologisch produziert worden sein dürfte, was den mit der Vorlage angestrebten Zielen diametral zuwiderläuft.
 - Die vorgeschlagene *relative* Bewertung in die Kategorien A bis G (in jede Kategorie fällt gemäss Vorlage ein Siebtel aller angebotenen Fahrzeugtypen) führt dazu, dass keine der effektiven Umweltbelastung entsprechende absolute Bewertung stattfindet. Wir fordern deshalb die absolute Bewertung der Fahrzeugtypen für die Schaffung von Kriterien aufgrund von Vorgaben, die der effektiven Belastung der Umwelt angemessen Rechnung tragen. Der Vernehmlassungsbericht führt aus, dass die Berechnungen für eine Modellflotte aus EURO-5-Fahrzeugen zeigen, dass die Einführung von UBP-Limiten insgesamt nur eine leichte Abschwächung der Relativität zur Folge hat: Einige Kleinwagen mit nur mittelmässiger relativer Effizienz gelangen neu in die Kategorie A, während einige Mittelklassewagen mit hoher relativer Effizienz, aber höherem absolutem Verbrauch und höheren Emissionen, eine oder zwei Kategorien zurückfallen. Die Auswirkungen auf den Anteil vierradangetriebener Fahrzeuge in der Kategorie A sind marginal. Damit wird ebenfalls deutlich, dass die Vorschläge nur minimale Verschiebungen der Bewertung zur Folge haben.

Weitere Bemerkungen

- Eine regelmässige Überprüfung und Anpassung der Kriterien und der Bewertung ist notwendig, damit in der Kategorie A wirklich nur die energieeffizientesten Fahrzeuge zu finden sind. Es ist deshalb richtig, dass das Bewertungssystem auf Verordnungsstufe konkretisiert werden sollte und somit bei Bedarf ohne grossen Aufwand angepasst werden könnte.
- Eine umfassende, transparente und nachvollziehbare KonsumentInneninformation über die Umweltbelastung und den Energieverbrauch ist nicht nur im Verkaufsraum, sondern auch in der Automobilwerbung zwingend notwendig. Wir unterstützen verbindliche Anforderungen an die Deklaration in Listen und Werbeschriften. Die Ranglisten mit der Klassierung aller Personewagentypen nach Umweltbelastungspunkten und nach Energieverbrauch sollen regelmässig veröffentlicht und auch für eine Internetabfrage laufend aktualisiert werden müssen.

3. Entwicklungen in der EU mit Auswirkungen auf die Schweiz

- Die Energieeffizienzstrategie, die in der EU durch den MinisterInnenrat gutgeheissen wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen der neu verkauften Autos bis 2015 auf 120g/km zu senken. In Anlehnung daran beauftragt die von beiden Räten in der Schweiz angenommene Motion 07.3004 den Bundesrat, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, damit die durchschnittlichen Emissionen von in der Schweiz neuimmatrikulierten Personenwagen sich an den Vorschriften der EU orientieren. Die SP begrüsst dies selbstverständlich und hat sich in der entsprechenden Vernehmlassungsvorlage denn auch positiv dazu geäussert. Wir fordern darüberhinaus aber, dass der Durchschnittsverbrauch der Neuwagenflotte bis 2020 auf mindestens 80g CO₂/km gesenkt werden muss.
- Im Bericht des Europäischen Parlaments vom 24.9.2007 über die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wird die Kommission aufgefordert, 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. Im gleichen Bericht empfiehlt die EU die Einführung eines separaten Klassifizierungssystems für Umweltleistungen. Es wird zusätzlich zur Energieetikette ein weiteres Klassifizierungssystem namens „Grüner Stern“ angestrebt. Mit diesem Instrument sollen alle Aspekte der Umweltleistung berücksichtigt werden, u.a. die CO₂-Emissionen, andere Schadstoffemissionen, Treibstoffverbrauch, Geräuschpegel, Raumausnutzung, Aerodynamik, Gewicht und umweltorientierte Fahrhilfen. Die Massnahmen in der Schweiz müssen je nach diesbezüglichem Entscheid in der EU angepasst bzw. damit koordiniert werden.

4. Ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer auf Bundesebene

- Primäre Funktion der Umweltetikette wäre eine möglichst umfassende Information der KäuferInnen über deren Energieeffizienz und Umweltbelastung pro Fahrzeugkilometer. Zudem könnte sie als Bemessungsgrundlage für finanzielle Anreize beim Fahrzeugkauf dienen und es ermöglichen, eine ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer auf Bundesebene (Importsteuer) und der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nicht allein auf die Energieeffizienz bzw. den Treibstoffverbrauch, sondern auch auf weitere Umweltaspekte abzustützen. Die Umweltetikette könnte bei optimaler Ausgestaltung die Basis bilden für die transparente und effektiv ökologischen Grundsätzen entsprechende Festlegung der Kriterien zur Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer.
- Wir haben deshalb auch der Vorlage „05.309 Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ als Minimalvorschlag im Grundsatz zugestimmt, haben aber weitergehende Massnahmen mit effektiver Lenkungswirkung gefordert bzw. fordern diese immer noch. Die Umweltverbände forderten am 19. Januar 2009 an einer Pressekonferenz ein Bonus-Malus-System mit handelbaren Verbrauchsgutschriften, das haushaltsneutral und günstiger ist. Das System der Umweltverbände macht das Verbrauchsziel zur festen Grösse: Wer einen Neuwagen kauft, der unter dem definierten zulässigen Verbrauch ist, erhält Gutschriften. Diese kann sie oder er an KäuferInnen von Autos mit zu hohem Benzinverbrauch und CO₂-Ausstoss verkaufen, womit die Höhe von Bonus und Malus den Marktkräften überlassen wird. Wir verweisen in diesem Kontext auch auf das Postulat von Roger Nordmann (08.3601) „Emissionsbegrenzung bei neuimmatrikulierten Personenwagen mit hohem CO₂-Ausstoss“. Damit wird die Prüfung der Einführung eines Mechanismus gefordert, der für Per-

sonenwagen mit hohem CO₂-Ausstoss eine Emissionsobergrenze pro Kilometer festlegt. Für Emissionen über diesem Grenzwert können Emissionsrechte ersteigert werden.¹

5. Weitere Bemerkung zu Partikelfiltern

- Die Pflicht zur Ausrüstung *aller* Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern ist eine zwingende Voraussetzung, um die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen auf die Gesundheit zu schützen. Rund 40% der Bevölkerung sind einer übermässigen Feinstaubbelastung ausgesetzt. Die Folgen sind gravierend.

Wir danken Ihnen für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DER SCHWEIZ



Christian Levrat,
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin

¹ Der Kauf eines Fahrzeugs, das weniger als 110 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstösst, unterliegt keinerlei Einschränkungen. Hingegen muss beim Kauf eines Personenwagens, dessen CO₂-Ausstoss diesen Grenzwert übersteigt, gleichzeitig eine bestimmte Anzahl Punkte erworben werden: Für 1 Gramm Kohlendioxid über dem Grenzwert von 110 Gramm wird 1 Punkt berechnet. Das bedeutet, dass man sich für den Kauf eines Autos, das 140 Gramm CO₂ ausstösst, 30 Punkte beschaffen muss. Jeden Monat versteigert der Bund eine bestimmte Anzahl Punkte. Der Preis der zu versteigernden Punkte hängt von der Nachfrage ab. Erweisen sich die Konsumentinnen und Konsumenten als vernünftig, wird der Preis nicht hoch sein. Ist die Nachfrage nach Punkten kleiner als die zur Verfügung stehende Anzahl, werden die Punkte kostenlos vergeben. Umgekehrt kann der Preis relativ hoch sein, wenn der Trend zu Personenwagen mit hohem CO₂-Ausstoss weiter anhält. Natürlich kann der Bund eine gewisse Anzahl an Gratispunkten für Personen zurückbehalten, bei denen der Kauf eines Personenwagens mit einem CO₂-Ausstoss von mehr als 110 Gramm aufgrund besonderer Umstände gerechtfertigt ist.