

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS

CH - 3003 Bern

Bern, 27. August 2009 // MP/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\September 04._Verordnung über die Kennzeichnung von Personenwagen mit der Umweltetikette\Umweltetikette_AGVS.doc

Anhörung zur Umweltetiketten-Verordnung Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Anhörung Stellung nehmen zu können und äussert sich wie folgt:

1. Grundsätzliche Haltung

Der AGVS lehnt die Einführung einer Umweltetikette und die damit verbundenen Auswirkungen auf seine Mitglieder entschieden ab. Dies aus folgenden Gründen:

2. Wirkung der Energieetikette

Der AGVS befürwortet die weitere Förderung der bewährten und von den Konsumenten akzeptierten Energieetikette im Rahmen der laufenden Anpassungen an den aktuellen Stand der Technik, wie es bereits in den letzten Jahren umgesetzt wurde. Unseres Erachtens soll der primäre Sinn und Zweck einer Fahrzeugklassifizierung von Neufahrzeugen bezüglich Umwelt und Energie die schnelle und einfache Information der Konsumenten über Energieeffizienz und den Kraftstoffverbrauch resp. die CO₂-Emissionen sein. Unsere Erfahrungen zeigen, dass sich die Konsumenten beim Fahrzeugkauf am meisten für diese Aspekte interessieren, auch im Zusammenhang mit den damit gekoppelten Kraftstoffkosten.

3. Partikelfilter-Diskussion

Der wichtigste Grund für das zustande gekommene Projekt „Umweltetikette“ und das gestiegene Interesse bei potentiellen Käufern von Dieselfahrzeugen, ob ein Partikelfilter verbaut ist, liegt bei den Diskussionen über die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen, respektive beim Aktionsplan gegen Feinstaub.

Der AGVS stützt sich auf die durch auto-schweiz durchgeführten Berechnungen der Umweltbelastungspunkte (UBP) und der Energieeffizienz gemäss dem Verordnungsentwurf. 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. Deshalb entfällt u.E. auch die Notwendigkeit, dass gemäss Art. 18, Abs. 2 Entwurf UEV bei Dieselfahrzeugen bis 31.12.2013 zusätzlich angegeben werden muss, ob ein Dieselpartikelfilter vorhanden ist.

Mit Einführung der Abgasnormen Euro 5 und später Euro 6 fällt somit aus unserer Sicht das wichtigste Argument für die Umweltetikette weg. Klammert man bei der Berechnung Euro 4-Fahrzeuge aus, liegt der Verbrauchsanteil an den UBP bei mindestens 59 Prozent. Bei zwei Drittel der angebotenen Modelle liegt der Verbrauchsanteil an den UBP 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 CO₂-Emissionen liegt. Diese Angaben sind aber schon heute auf der Energieetikette und in den Preislisten aufgeführt.

4. 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 im Bereich der Stickoxide nochmals markant reduziert. Somit werden weniger die lokal auftretenden als vielmehr die global wirksamen Emissionen (CO₂) je länger je mehr in den Fokus der technischen Entwicklung rücken. Für den AGVS ist dieser Aspekt ein weiterer triftiger Grund, am Sinn der Umweltetikette zu zweifeln.

5. 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.

6. Kompliziert und zu teuer

Wir erachten die Umweltetikette als viel zu kompliziert und zu teuer. Wie komplex dieses Projekt ist, zeigt allein die Tatsache, dass für die Bearbeitung und die vorgesehenen Anpassungen nicht weniger als drei Bundesämter (ASTRA, BAFU, BFE) zusammenspannen müssen. Es stellt sich die Frage, wer die Kosten für Koordination und Umsetzung der Umweltetikette tragen müsste und ob dies im Verhältnis zu dem unserer Meinung nach geringen Nutzen steht.

7. Mehrnutzen fehlt – mangelnde Transparenz

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 einen 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen von 120 g/km und 81 respektive 93 UBP dürften die beiden ersten ohnehin in der Kategorie A liegen (Limite nach unseren Berechnungen aktuell bei 99,68 UBP), der „Emission Leader“ hingegen, der wegen der UBP aktuell in die Kategorie D käme, hätte ohne Direkteinspritzung deutlich höhere CO₂-Emissionen und käme deshalb auch nicht in die Kategorie A.

8. 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. Wird der Kaufentscheid durch die Kraftstoffkosten beeinflusst, sind zu deren Berechnung schliesslich der Kraftstoffpreis und der Verbrauch des jeweiligen Energieträgers direkt notwendig.

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.

9. 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 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. In diesem Zusammenhang fehlt uns generell die Berücksichtigung des Nutzens einer bestimmten Fahrzeugkategorie und der Bedürfnisse der Konsumenten. Zu sehr fokussiert die Umweltetikette rein auf die ökologischen Aspekte und vernachlässigt gesellschaftliche und wirtschaftliche Gesichtspunkte.

10. 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.

11. 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 berücksichtigt werden, dass die meisten Werbeunterlagen heute zentral durch die Fahrzeughersteller erstellt und den Importorganisationen respektive den Händlern 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.

12. Verbrauchskatalog

In 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 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.

Unsere Forderungen

Der AGVS lehnt den Vorschlag für eine neue Umweltetikette aus den oben dargelegten Gründen ab. Der AGVS unterstützt alle Bemühungen, dass die bewährte und auf breiter Basis gut eingeführte und akzeptierte Energieetikette auch weiterhin eingesetzt und ihrem Stellenwert entsprechend gefördert wird. Es wäre geradezu fahrlässig, die für die Entwicklung und Lancierung der Energieetikette getätigten hohen Aufwendungen wegen einer neuen Etikette, die sowohl den Autohandel als auch den Käufer völlig überfordert, aufs Spiel zu setzen. In diesem Zusammenhang erlauben wir uns, auch auf die beim AGVS angefallenen Kosten bei der Einführung und Bekanntmachung der Energieetikette hinzuweisen. Zusätzlich sei der jährlich zu entrichtende Beitrag an den TCS zwecks Controlling des Vollzugs der Energieetikette zu erwähnen. Für die Einführung einer Umweltetikette, die entsprechende Schulung des Verkaufspersonals und die Kommunikation an die Konsumenten müsste erneut ein grosser finanzieller und zeitlicher Aufwand betrieben werden, der in einem krassen Missverhältnis zum Nutzen steht.

Die vorgesehene Umweltetikette ist unseres Erachtens 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 CO₂-Vergleichswertes gemäss Art. 8 Abs 1.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli
Zentralpräsident



Gregor Bucher
Mitglied der Geschäftsleitung