

Herr  
Bundesrat Moritz Leuenberger  
Vorsteher des Eidg. Departements für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Herr  
Dr. Martin Schiess  
Abteilungschef  
Bundesamt für Umwelt  
Abteilung Luftreinhaltung und NIS  
3003 Bern

Bern, 2. September 2009 sgv-Sa

## **Umweltetiketten-Verordnung Antwort auf Anhörung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat  
Sehr geehrter Herr Dr. Schiess

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 1. Juli 2009 haben Sie den sgv eingeladen, zum Entwurf einer neuen Umweltetikette, welche die heute bewährten Energieeffizienzkategorien übernehmen und erweitern würde, bis zum 4. September Stellung zu beziehen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen und nehmen sie hiermit fristgerecht wahr.

### **1. Einleitende Bemerkungen**

#### **1.1 Haltung des sgv: politische Ziele und Strategie 2008-2010**

In seinem am Gewebekongress vom 30. Mai 2008 in Freiburg genehmigten Programm 2008-2010 hat sich der sgv als Kernthema die generelle Reduktion der gesetzlichen Normen und Vorschriften und die administrative Entlastung der KMU gesetzt.

Im Programm 2008-2010 setzt sich der sgv dafür ein, dass der Klimarappen die einzige Massnahme zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Belastung bleibt. Im Bereich „Mobilität“ lehnt er jede neue Steuer oder Abgabe ab und bekämpft sie aktiv.

## 1.2 Stellungnahme des sgv im Rahmen der Initiative des Kantons Bern (05.309) über die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene

In seiner Eingabe vom 28. Februar 2009 auf die Initiative des Kantons Bern (05.309) über die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene hat der Schweizerische Gewerbeverband sgv wie folgt Stellung genommen: *« l'usam rejette catégoriquement tant le système de bonus/malus proposé par la Commission du Conseil des Etats que l'idée des crédits d'émissions négociables, préconisée par les milieux écologistes, les estimant inadéquats pour baisser les émissions de CO2 des automobiles, estimant que le projet pêchait par son manque d'inefficacité dans les mesures proposées, ses charges administratives disproportionnées en regard des réductions d'émissions de CO2 envisagées, son absence de transparence vis-à-vis des consommateurs et les distorsions de concurrence qu'il génère ».*

Der sgv empfiehlt aber, *« que la stratégie d'efficacité énergétique dans le domaine des voitures de tourisme proposée par la Commission européenne et reprise dans ces grandes lignes au niveau suisse repose sur trois piliers : 1) l'engagement volontaire pris par les constructeurs automobiles européens de réduire les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves ; 2) des instruments passifs permettant de sensibiliser les consommateurs à la nécessité de réduire la consommation de carburant et à accroître l'efficacité énergétique ; 3) des incitations fiscales favorisant les véhicules à bon rendement énergétique ».*

Vollständige Stellungnahme unter:

[http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user\\_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/Motorfahrzeugsteuer.pdf](http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/Motorfahrzeugsteuer.pdf).

## 1.3 Stellungnahme des sgv im Rahmen des Entwurfs einer Totalrevision des CO2-Gesetzes (post-Kyoto Klimapolitik)

In seiner Antwort vom 13. März 2009 auf den Entwurf einer Totalrevision des CO2-Gesetzes (post-Kyoto Klimapolitik) verlangt der sgv eine Umweltpolitik, welche die von den KMU bisher erbrachten Leistungen respektiert. Die vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) in die Vernehmlassung geschickten Varianten für eine Revision des CO2-Gesetzes akzeptiert der sgv nicht. Stattdessen schlägt er einen dritten Weg vor – jenen der Freiwilligkeit.

Der sgv setzt in der Klimapolitik weiterhin auf Freiwilligkeit: „Der Klimarappen hat den Tatbeweis erbracht, dass auf freiwilligem Weg das Ziel einer 20-prozentigen CO2-Reduktion realistisch ist“, sagt sgv-Direktor Hans-Ulrich Bigler. „Vor dem Hintergrund dieses nachweisbaren Erfolgs gibt es keinerlei Grund, vom Weg der Freiwilligkeit abzurücken und neue Zwangsabgaben einzuführen“.

Im Weiteren wird der sgv die mögliche Einführung einer neuen CO2-Abgabe auf Treibstoffen ebenso wie eine Teilzweckbindung der Einnahmen aus der aktuellen CO2-Abgabe auf Brennstoffen energisch bekämpfen. Statt neuer Abgaben und unnötigen Zusatzbelastungen verlangt der sgv, dass die Technologieförderung für KMU verstärkt wird. Dies würde es dem Gewerbe ermöglichen, seine Verantwortung gegenüber der Umwelt in noch stärkerem Mass als bisher wahrzunehmen.

Vollständige Stellungnahme unter:

[http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user\\_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/09-03-13\\_R%C3%A9vision\\_CO2.pdf](http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/09-03-13_R%C3%A9vision_CO2.pdf).

## 1.4 Stellungnahme des sgv im Rahmen der Teilrevision des CO2-Gesetzes, Emissionen von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen (Erfüllung der Motion 07.3004)

In seiner Stellungnahme vom 26. Juni 2009 lehnt der sgv den Vorschlag ab und fordert Fristerstreckung und erreichbare CO2-Richtwerte für die Schweiz mit der folgenden Begründung:

Den in die Anhörung geschickten Plänen des UVEK und insbesondere den darin genannten Zeitvorgaben kann der sgv nicht zustimmen. In Communiqués und Kommentaren, aber auch in direkten Gesprächen mit den involvierten Behörden haben unsere direkt betroffenen Mitglieder (auto-schweiz, AGVS) immer wieder betont, dass es mehrere stichhaltige und objektive Gründe dafür gibt, dass die Schweiz als Sonderfall betrachtet werden muss. Deshalb ist eine Fristerstreckung und ein den schweizerischen Verhältnissen gegenüber den von der EU vorgeschlagenen Richtlinien entsprechend höherer Richtwert angebracht. Damit sieht sich der sgv im Übrigen in vollkommener Übereinstimmung mit dem Wortlaut der UREK-N-Motion 07.3004, welche explizit eine Orientierung an den EU-Vorschriften fordert – und nicht etwa eine Übernahme derselben.

An seiner Sitzung vom 6. Mai 2009 hat der Bundesrat von den Stellungnahmen zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und der Klimapolitik des Bundes nach 2012 Kenntnis genommen. Er hat die vorliegende Gesetzesänderung als indirekten Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative „für ein gesundes Klima“ bestimmt. Der sgv begrüsst diesen Entscheid, wodurch die heutige CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen weitergeführt und auf die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen verzichtet werden soll.

Vollständige Stellungnahme unter:

[http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user\\_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/09-06-26\\_152\\_Auto-CO2.pdf](http://www.sgv-usam.ch/fileadmin/user_upload/deutsch/2009/Vernehmlassungsantworten/09-06-26_152_Auto-CO2.pdf).

## **2. Generelle Beurteilung der Revision**

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv ist nicht grundsätzlich gegen Verbesserungen an der bestehenden Energieetikette. Der in der Anhörung gemachte Vorschlag enthält zwar gegenüber dem Modell, das in der Vernehmlassung „05.309 s Standesinitiative Bern. Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene“ vorgeschlagen wurde, gewisse Verbesserungen, vermag jedoch trotzdem nicht zu überzeugen. Die Gründe dafür sind:

### **2.1 Partikelfilter-Diskussion**

Der wichtigste Grund für das zustande gekommene Projekt „Umweltetikette“ liegt bei den Diskussionen über die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen, respektive beim Aktionsplan gegen Feinstaub.

Unser Verbandsmitglied auto-schweiz hat die Umweltbelastungspunkte (UBP) und die Energieeffizienz nach dem Verordnungsentwurf berechnet. 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. Damit fällt aus unserer Sicht das wichtigste Argument für die Umweltetikette weg. Klammert man diese Fahrzeuge aus, liegt der Verbrauchsanteil an den UBP bei mindestens 59 Prozent. Bei zwei Drittel der angebotenen Modelle liegt der Verbrauchsanteil an den UPB 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt. Diese Angaben sind aber schon heute auf der Energieetikette und in den Preislisten aufgeführt.

## 2.2 Kompliziert und zu teuer

Wir erachten die Umweltetikette als viel zu kompliziert und zu teuer. Wie komplex dieses Projekt ist, zeigt nach unserer Meinung allein die Tatsache, dass für die Bearbeitung und die vorgesehenen Anpassungen nicht weniger als drei Bundesämter (ASTRA, BAFU, BFE) zusammenspannen müssen.

## 2.3 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 an der Grenze der Nachweisbarkeit angelangt sein. Für den sgV ist diese Entwicklung ein weiterer triftiger Grund, am Sinn der Umweltetikette zu zweifeln.

## 2.4 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. Dies hat im Übrigen auch Ihr Amt festgestellt. Zu Recht hält das BAFU, Sektion Umweltbeobachtung, in diesem Zusammenhang nämlich fest: „Lärmarme Strassenbeläge sowie leisere Reifen sind zwei Massnahmen mit grossem Potenzial zur Verringerung des Strassenlärms“ (Medienmitteilung vom 24. August 2009). Der nun vorgesehene Einbezug der Lärmemissionen in dieser Form in eine Umweltetikette führt die von Ihnen selbst gemachten Feststellungen schlicht ad absurdum.

## 2.5 Mehrnutzen fehlt

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 ein Euro 4-Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter, welches 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 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 99,68 UBP), der „Emission Leader“ hingegen, der wegen der UBP aktuell in die Kategorie D käme, hätte ohne Direkteinspritzung deutlich höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen und käme deshalb auch nicht in die Kategorie A.

## 2.6 Etikette ist überladen

Neu soll auf der Etikette 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: Dafür bezahlt er schliesslich. Wir beantragen, diese Angabe wegzulassen und wie bei der Energieetikette den Treibstoffverbrauch anzugeben.

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.

### **2.7 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 ist, 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 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.

## **3. Detailbemerkungen**

### **3.1 Angaben in der Werbung**

In 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 man aber wissen (und berücksichtigen!), dass die meisten Werbeunterlagen heute zentral in den Herstellerwerken erstellt und den Importorganisationen 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.

### **3.2 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](http://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.

### 3.3 Dieselpartikelfilter

In Art. 18, Abs. 2 Entwurf UEV wird verlangt, dass bei Dieselfahrzeugen bis 31.12.2013 zusätzlich angegeben werden muss, ob ein Dieselpartikelfilter vorhanden ist. Diese Bestimmung erachten wir als überholt, da wir davon ausgehen, dass es bereits vor diesem Termin keine Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter mehr geben wird. Ausserdem sollte man bei abgasrelevanten Vorschriften immer von Wirkvorschriften reden und nicht technische Geräte vorschreiben.

## 4. Schlussbemerkungen

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt den Vorschlag für eine neue Umweltetikette ab.

- Neuwagen werden bereits heute nach Treibstoffverbrauch klassifiziert und konsequent mit einer Energieetikette versehen. Dieses Instrument hat sich bewährt und es besteht zum jetzigen Zeitpunkt kein Grund, es zu verändern.
- Die Umweltetikette soll den Käufer transparenter über die Umweltverträglichkeit eines Wagens informieren, schafft jedoch durch eine u.E. unübersichtliche Ansammlung von Kriterien genau das Gegenteil. Sie würde mithin eine unnötige Verkomplizierung der momentanen Regelungen darstellen, ohne dem Konsumenten einen spürbaren Zusatznutzen zu ermöglichen.
- Die anhand der Umweltetikette geplante absolute Bewertung von Fahrzeugen mit Umweltbelastungspunkten (UBP) empfinden wir als falsch, da diese die Grösse eines Fahrzeuges nicht berücksichtigen und folglich kleine Fahrzeuge immer besser bewertet werden als grosse, was die objektive Beurteilung eines Fahrzeugs durch den Käufer erschwert. Ohnehin geht der momentane Markttrend hin zu kleineren Fahrzeugen, weshalb wir eine zusätzliche, künstliche Manipulation der Konsumenten in diese Richtung als unangemessen erachten.

Grundsätzlich spricht sich der sgv für eine vernünftige Förderung energieeffizienter und umweltfreundlicher Fahrzeuge aus. Die vorgeschlagenen Änderungen empfinden wir allerdings als ineffizient und für den Kunden zu intransparent. Die momentan geltenden Regelungen sind vollkommen ausreichend – durch sie können die vom Bund im Rahmen internationaler Verpflichtungen gesteckten Klimaziele u.E. ohne weiteres erreicht werden.

Der sgv wird sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass die bewährte und auf breitester 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 aufgewendeten Millionen von Franken 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 bei unseren Mitgliedern Fachspezialisten (zB. auto-schweiz, AGVS) angefallenen Kosten bei der Einführung und Bekanntmachung der Energieetikette hinzuweisen.

Die geplante 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 CO<sub>2</sub>-Vergleichswertes gemäss Art. 8 Abs. 1.

Ausserdem schätzen wir das Nachhaltigkeitsbewusstsein in der Bevölkerung als ausserordentlich hoch ein, weshalb wir es dem Konsumenten ohne weiteres zutrauen, auch ohne Umweltetikette das für sich und seine Bedürfnisse ideale und umweltfreundlichste Fahrzeug auszusuchen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgV**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



David Th. Augustin Sansonnens  
Politischer Sekretär

Zustellung per Post und elektronisch ([moritz.leuenberger@gs-uvek.admin.ch](mailto:moritz.leuenberger@gs-uvek.admin.ch); [info@gs-uvek.admin.ch](mailto:info@gs-uvek.admin.ch); [martin.schiess@bafu.admin.ch](mailto:martin.schiess@bafu.admin.ch); [luftreinhaltung@bafu.admin.ch](mailto:luftreinhaltung@bafu.admin.ch); [nis@bafu.admin.ch](mailto:nis@bafu.admin.ch))

z.K. an

- Kantonaler Gewerbeverband Zürich KGV, 8021 Zürich
- AGVS
- ASTAG
- Auto-schweiz
- Schweizerischer Carrosserieverband VSCI
- Mitglieder der Ständigen sgV-Kommission „Mobilität und Raumentwicklung“