

Herr
Bundesrat
Moritz Leuenberger
Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

Zürich, 4. September 2009

Stellungnahme zur Anhörung Umweltetiketten-Verordnung

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Wir danken für die Möglichkeit, uns an der Vernehmlassung zur Anhörung Umweltetiketten-Verordnung zu beteiligen und machen von der Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme Gebrauch.

Das Konsumentenforum kf begrüssst grundsätzlich den Entscheid, dass für Käuferinnen und Käufer von Personenwagen Transparenz bezüglich Energieverbrauch und Umweltbelastung geschaffen werden soll. Die Weiterentwicklung der Energieetikette zur Umweltetikette weist aber noch etliche Mängel auf.

Primäre Funktion einer Umweltetikette wäre eine möglichst umfassende Information der Konsumenten und Konsumentinnen über den Verbrauch und die Umweltbelastung pro Fahrzeugkilometer eines Motorfahrzeugs. So könnte sie auch als Bemessungsgrundlage für finanzielle Anreize beim Fahrzeugkauf hinzugezogen werden und so eine ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer auf Bundesebene und der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nicht allein auf die Energieeffizienz bzw. den Treibstoffverbrauch, sondern auch auf weitere Umweltaspekte abstützen helfen.

Aus unserer Sicht müsste mit der Umweltetikette eine transparente Bewertung der effektiven Umweltwirkungen anhand der ökologischen Gesamtbelastung erzielt werden. Das bedingt ein absolutes, auf Langfristigkeit ausgelegtes und vor allem gewichtsunabhängiges Bewertungssystem, das den absoluten CO₂-Ausstoss berücksichtigt. Für die Umwelt relevant ist allein der absolute Verbrauch, eine Bevorzugung schwerer Fahrzeuge bei der Beurteilung der Energieeffizienz ist kontraproduktiv und sendet falsche Signale in Richtung der Konsumenten und Konsumentinnen.

Deshalb ist es aus unserer Sicht falsch, dass die schon bei der Energieetikette stossende Bevorzugung schwerer Fahrzeuge bei der Beurteilung der Energieeffizienz für die Umweltetikette übernommen werden soll. Für die Umwelt relevant sind allein der absolute Verbrauch und der Fahrzeugnutzen.

Dazu kommt, dass die stark asymmetrische Einteilung der Kategorien bzgl. Umweltbelastungspunkten ohne jegliche Begründung dazu führt, dass viele Fahrzeuge in die „guten“ Kategorien kommen. Somit wird die Einstufung in eine schlechte

Kategorie bei der Gesamtwertung unwahrscheinlich und die Umweltbelastungspunkte kommen kaum zur Geltung kommen.

In der jetzigen Form der Umweltetikette kann es aus unserer Sicht sogar zur Täuschung der Konsumenten und Konsumentinnen kommen: Würde die Umweltetikette in der geplanten Ausgestaltung parallel zur Revision des CO₂-Gesetzes eingesetzt, würden künftig viele Personenwagen mit einer Umweltetikette der Kategorie A oder B ausgezeichnet und gleichzeitig gemäss CO₂-Gesetz als Fahrzeuge gekennzeichnet, welche eine Sanktion auslösen. Solche Informationen stiften Verwirrung, was unmöglich das Ziel einer Umweltetikette sein kann.

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

Wir bedauern, dass die Umweltetikette sich nur auf Personenwagen bezieht, während Kleinbusse, leichte Nutzfahrzeuge, Lastwagen und Motorräder ausgeklammert werden. Für diese Fahrzeugkategorien wären dann die kantonalen Behörden zuständig. Dies wird unter Umständen unterschiedliche Behandlung bedeuten und wiederum bei den Konsumenten und Konsumentinnen zu Verwirrungen führen.

Weiter ist aus unserer Sicht eine regelmässige Überprüfung und Anpassung der Kriterien und der Bewertung 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 notwendig. Wir unterstützen verbindliche Anforderungen an die Deklaration in Listen. Die Ranglisten mit der Klassierung aller Personenwagentypen nach Umweltbelastungspunkten und nach Energieverbrauch sollen regelmässig veröffentlicht und auch für eine Internetabfrage laufend aktualisiert werden.

Wir bitten Sie, die Umweltetikette noch einmal zu überdenken und anzupassen. In der vorgeschlagenen Form bringt sie keine eindeutige Klärung der Situation für die Konsumenten. Für die Umwelt scheint es besser, keine Etiketete einzuführen, als eine Etiketete zu akzeptieren, welche falsche Signale senden könnte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen freundlich

p. grossholz-fahrni

Pia Grossholz-Fahrni
Dossierverantwortliche

Muriel Uebelhart

Dr. Muriel Uebelhart
Geschäftsführerin