

Regierungsrat

*Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Bundesamt für Umwelt
Abteilung Luftreinhaltung
3003 Bern

24. August 2009

Umweltetiketten-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme zur Ausgestaltung der Umweltetikette gemäss Schreiben von Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger vom 1. Juli 2009. Nach Prüfung der Angelegenheit kommen wir zum Schluss, dass der Entwurf in die richtige Richtung zielt. Wir unterstützen die Vorlage; der eingeschlagene Weg ist weiterzuverfolgen. Einige technische Details auf der Verordnungsebene sind verbesserungswürdig.

Wir gestalten unsere Vernehmlassung in zwei Teile, nämlich zunächst die allgemeinen Bemerkungen zum Hintergrund des Geschäftes, gefolgt von Einzelbemerkungen technischer Natur, wo wir Verbesserungsmöglichkeiten sehen.

A. Allgemeine Bemerkungen

Bekanntlich hat die freiwillige Vereinbarung des UVEK mit AutoSchweiz die Zielvorgabe für die Absenkung des Treibstoffverbrauchs der verkauften Neuwagen seit Jahren deutlich verfehlt. Bis Ende 2008 hätte der Durchschnittsverbrauch importierter Personenwagen auf 6,4 Liter pro 100km gesenkt werden sollen, aktuell liegt dieser Wert bei 7,61 Liter. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss aller in der Schweiz angebotenen Automodelle hat seit 2003 von 200 auf 204 g/km zugenommen und liegt damit noch weit vom geplanten Grenzwert von 130 g/km entfernt. Wir erachten es deshalb als angebracht, mit neuen Ansätzen die angestrebte Absenkung des Treibstoffverbrauchs doch noch zu erreichen. Die Umweltetikette ist dazu ein geeignetes Hilfsmittel. Der Kanton Solothurn hat im Hinblick auf deren Einführung die Besteuerung der Motorfahrzeuge bereits geändert und für Personenwagen neu die Umweltetikette als Bemessungsgrundlage eingeführt.

Die 2003 eingeführte Energieetikette hat den Umbau der Personenwagen-Flotte zu einer grösseren Umweltverträglichkeit des Strassenverkehrs nur marginal beeinflussen können. Sie eignet sich zudem

nur bedingt für die Anwendung von Anreizsystemen oder die Besteuerung, weil sie zu einseitig auf den Treibstoffverbrauch abstützt und andere Umweltbelastungen nicht berücksichtigt. Mit der vorgesehenen Umweltetikette kann dieser Kritik nun entsprochen werden. Die beiden Systeme 'Energieetikette' und 'Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge' (Keef) werden mit diesem System nun ideal kombiniert. Dank der pro Effizienzklasse festgelegten Limite der Umweltbelastungspunkte (UBP) wird die Umweltrelevanz elegant in das bisherige System eingebaut. Die Umweltetikette für Personenwagen ist damit ein zweckmässiges Instrument, um die bisherige Energieetikette abzulösen.

Die Verordnung über die Umweltetikette für Personenwagen mit der kombinierten Bewertung von Energieeffizienz und Umweltbelastung sowie die vorgesehene Deklaration der Grundlagendaten auf der Umweltetikette befürworten wir ausdrücklich.

Die Umweltetiketten-Verordnung ist insbesondere bezüglich Berechnungsmodell und Darstellung der Umweltetikette weitsichtig konzipiert. Die zu erwartenden Veränderungen bei Antriebssystemen und Treibstoffen können einfach dargestellt werden. Unerwünschte Nebeneffekte bei Neuentwicklungen können damit aufgezeigt und hinterfragt werden. Damit genügt die Umweltetikette den Anforderungen bezüglich langfristiger Gültigkeit und hoher Markttransparenz. Wir begrüssen, dass die Kategorisierung der Fahrzeuge beibehalten wird, aber für jede Energieeffizienz-Kategorie eine fixe maximale Anzahl von Umweltbelastungspunkten festgelegt wird. Damit werden die zentralen politischen und fachlichen Anforderungen erfüllt. Einbezug und Darstellung der absoluten und gewichtsunabhängigen Umweltbelastungspunkte, welche sich auf die jeweils aktuellen rechtlichen Grundlagen des Umweltschutzgesetzes stützen, erachten wir als sehr wichtig.

Bei geeigneter Kommunikation wird die Wirkung der Umweltetikette durch die vorgesehene jährliche Anpassung an das Marktgeschehen kontinuierlich gesteigert. Einerseits weil sie umfassend informiert, breit abgestützt ist und sich daher andere Beurteilungssysteme erübrigen. Andererseits weil sie richtigerweise in den Werbemitteln der Autobranche eingebaut werden muss.

Für Fahrzeuge mit neuartigen Antriebssystemen (z.B. Hybrid- und Elektrofahrzeuge) wird zum Teil erheblich mehr Herstellungsenergie benötigt als für traditionelle Fahrzeuge. Da es sich bei Fahrzeugen um Massengüter handelt, sind Energieaufwand und Schadstoffausstoss der Fahrzeugproduktion in ihrer Summe eindeutig umweltrelevant. Diese Daten sind deshalb bei künftigen Systementscheiden bezüglich alternativen Antrieben und Treibstoffen im Sinne einer Ökobilanz über die gesamte Lebensdauer zu berücksichtigen. Die Grundlagendaten der UBP sind so zu erweitern, dass der Energieaufwand und die Umweltbelastung, welche mit der Herstellung der Fahrzeuge zusammen hängen (graue Energie bzw. Umweltbelastung), später eingebaut werden können, sobald die Daten verfügbar sind.

B. Bemerkungen und Anträge im Einzelnen

2.1 Art. 1; Gegenstand

2.1.1 Es ist anzustreben, die Umweltetikette auch für andere Fahrzeugkategorien einzuführen. Für Lieferwagen beispielsweise sind die Grundlagendaten ab 2008 vorhanden. In der Verordnung ist diesem Ziel Rechnung zu tragen und in einem besonderen Absatz der Anwendungsbereich breiter anzusetzen.

Vorschlag:

Für Lieferwagen, inkl. leichte Nutzfahrzeuge, sowie für Motorräder ist die Umweltetikette ab 2014 einzuführen.

Der Handel mit Gebrauchtfahrzeugen ist etwa doppelt so gross wie der Neuwagenhandel. Für einen grossen Teil der aktuell gehandelten Fahrzeuge ist die Energieetikette auf www.energieetikette.ch bereits abrufbar und auch die Grundlagendaten für die Berechnung der Umweltbelastungspunkte sind für Fahrzeuge mit Abgaszertifizierung Euro3 vorhanden. Die vorhandenen Daten sollen deshalb für alle Euro3-Personenwagen auf den Stand der Umweltetikette aktualisiert werden. Die Umsetzung soll bei professionellen Occasionsanbietern im zwingend gleichen Rahmen erfolgen wie bei Neufahrzeugen.

Die rückwirkende Deklaration ist insbesondere auch für das neue Berechnungssystem der Motorfahrzeugsteuer im Kanton Solothurn wichtig. Die neue Verordnung, am 4. März 2009 vom Kantonsrat beschlossen, sieht vor, dass alle Fahrzeuge, welche über eine Energieetikette verfügen, nach neuem Modell besteuert werden. Wenn sie Umweltetikette ab voraussichtlich 1. August 2010 nur für Neuwagen zur Verfügung steht, besteht für die in den Jahren 2003 bis Mitte 2010 in Verkehr gesetzte Personenwagen eine Unsicherheit, nach welchen Kriterien diese Fahrzeuge besteuert werden sollen.

Vorschlag:

Die Umweltetikette soll auch für Gebrauchtfahrzeuge mit Abgaszertifizierung Euro3 und besser, rückwirkend und obligatorisch angewendet werden.

2.2 Art. 4; Inhalt und Darstellung der Umweltetikette / Anhang 5

2.2.1 Die Platzierung der Umweltetikette in Werbemitteln wird erleichtert, wenn zwei verschiedene Formate (Hoch- und Querformat) zur Verfügung stehen. Alle Formate müssen sich auch gut verkleinern lassen.

Vorschlag:

Für die bessere Anwendbarkeit in Werbemitteln soll die Umweltetikette sowohl im Hochformat als auch im Querformat erstellt werden können.

2.2.2 Für Fahrzeugkäufer ist die Umweltetikette ein Teil der Verkaufsdokumentation. Da die Bemessungskriterien für die Etiketle jährlich neu festgelegt werden und rückwirkend 2 Jahre Gültigkeit haben, muss sie mit dem Erst- und dem Gültigkeitsdatum versehen werden. Wenn nämlich zu einem späteren Zeitpunkt für das Gebrauchtfahrzeug erneut eine Umweltetikette erstellt wird, ist auf dieser nur die zu diesem Zeitpunkt aktualisierte Einteilung im Vergleich zu den aktuellen Neuwagen ersichtlich.

Vorschlag:

In der Umweltetikette ist im Teil der Energieeffizienz und der Umweltbelastung das Erst- und Gültigkeitsdatum einzufügen.

2.2.3 Im Rahmen einer laufenden Revision des CO₂-Gesetzes ist vorgesehen, eine Emissionsbegrenzung für den CO₂-Ausstoss von in der Schweiz neu immatrikulierten Personenwagen einzuführen. Wir erachten es als zweckmässig, in der Etiketle beim Merkmal CO₂ diesen geplanten zukünftigen Grenzwert von 130 g/km aufzuführen.

Vorschlag:

Beim Merkmal CO₂ ist der neue Emissionsgrenzwerte von 130 g/km CO₂ abzubilden.

2.3 Art. 16; Erstellen und Abgeben von Listen

Grundlage für die Berechnung der UBPIst die TARGA-Datenbank des ASTRA. Diese Informationen ermöglichen die präzise Berechnung der Umwelt- und Energieeffizienz von Fahrzeugflotten sowie der jährlichen Emissionsfrachten. Sie sind für Flotten-Optimierungen unabdingbar. Die detaillierten UBPI, welche aufgrund der beim ASTRA vorhandenen Emissionsdaten gebildet werden, sollen für Flottenhalter direkt online abrufbar sein.

Vorschlag:

Allen, auch den privaten Flottenhaltern soll ein umfassendes Zugriffsrecht auf die detaillierten UBP der einzelnen Emissionen gemäss Art. 15 UEV ermöglicht werden, damit die Optimierung der Umwelteffizienz von Fahrzeugflotten einfacher dokumentiert und gesteuert werden kann. (Zusätzlicher Absatz 3)

2.4 Anhang 2, Ziff. 22; Dieselfahrzeuge

Die Berechnung der UBP und der Energieeffizienz sind nachvollziehbar und richtig. Unklar ist der Begriff in Anhang 1, Ziff. 22, wo eine Unterscheidung gemacht wird zwischen 'mit geregelter Partikelfilter' und 'ohne geregelten Partikelfilter'. Für die Unterscheidung der beiden Partikelfiltersysteme soll anstelle des unklaren Begriffes 'geregelter Partikelfilter' eine klare emissionsorientierte und systemunabhängige Definition festgelegt werden.

Vorschlag:

Die Berechnung der UBP für ist für Partikelfilter mit PM-Ausstoss > 8mg und für PM-Ausstoss <8mg zu differenzieren.

Wir laden Sie ein, unsere Bemerkungen bei der weiteren Behandlung des Geschäftes angemessen zu berücksichtigen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Klaus Fischer

Landammann

sig.

Andreas Eng

Staatsschreiber