



Referenz/Aktenzeichen: I252-0320

Anhörung Umweltetiketten-Verordnung

Erläuterungen zum Entwurf

1. Ausgangslage

Seit 2002 sind sämtliche neuen Personenwagen, die zum Verkauf angeboten werden, mit der *Energieetikette* zu kennzeichnen. Mit der Energieetikette werden Neuwagenkäuferinnen und -käufer insbesondere über die Energieeffizienz, den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen informiert. Die Einteilung der Fahrzeuge in sieben Energieeffizienz-Kategorien (A bis G) ist auch von Geräten (z.B. Glühlampen, Kühlschränke) her bekannt. Rechtlich verankert ist die Energieetikette im Energiegesetz (Art. 8 EnG) und in der Energieverordnung (Art. 7, 9, 11 sowie Anhang 3.6 EnV).

Mit der Einführung der Energieetikette wurde für Käuferinnen und Käufer von Personenwagen Transparenz bezüglich energetischer Kriterien geschaffen. Eine Verbesserung des Personenwagenparks ist jedoch nicht nur in energetischer Hinsicht, sondern auch bezüglich Umweltbelastung anzustreben. Deshalb sollen zusätzliche Informationen bezüglich der Umweltkriterien verfügbar gemacht werden.

Im Rahmen der Bundesrätlichen „Strategie Nachhaltige Entwicklung 2002“ und des Aktionsplans gegen Feinstaub wurde ein weiteres, umfassenderes Bewertungssystem für Personenwagen entwickelt, die sogenannten „Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge“ (*KeeF*). Mit diesem System wird für jeden Fahrzeugtyp, gestützt auf die Typenprüfdaten, die aus den Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm sowie aus den Emissionen und dem Ressourcenverbrauch der Herstellung des verbrauchten Treibstoffs resultierende *Umweltbelastung* berechnet. Dabei wird die „Methode der ökologischen Knappheit“ angewendet, die sich an den wissenschaftlich begründeten und rechtlich verankerten Umweltqualitätszielen (z. B. Grenzwerten) orientiert. Den Bewertungsmaßstab bildet die langfristig als ökologisch unbedenklich eingestufte Gesamtbelastung. Die Methode erlaubt es, die einzelnen Emissionen in einem aggregierten Ergebniswert, den sogenannten *Umweltbelastungspunkten (UBP)*, zusammenzufassen. Je weniger Umweltbelastungspunkte ein Fahrzeug aufweist, desto weniger belastet es die Umwelt. Im Unterschied zur Energieetikette werden die Emissionen eines Fahrzeuges dabei mit einem absoluten, d. h. gewichts-unabhängigen Bewertungssystem beurteilt.

2. Von der Energieetikette zur Umweltetikette

Im Jahr 2007 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beschlossen, die Energieetikette weiterzuentwickeln. Aus der heutigen Etikette soll ab 2010 eine Umweltetikette werden, die eine umfassende Bewertung sowohl der Energieeffizienz als auch der Umweltbelastung eines Personenwagens ermöglicht. Basis für diese Ergänzung mit zusätzlichen ökologischen und insbesondere lufthygienischen Informationen bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette werden von den Bundesämtern für Umwelt (BAFU) und für Energie (BFE) geleitet, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Kantone, Städte und betroffene Verbände wurden in einer Begleitgruppe in die Entwicklungsarbeiten einbezogen.

In der zukünftigen Umweltetikette werden die Inhalte der bestehenden Energieetikette fast unverändert übernommen und mit zusätzlichen Informationen zur Umweltbelastung des Fahrzeugs ergänzt. Dabei wird die von den Personenwagen verursachte Umweltbelastung in Form von Umweltbelastungspunkten angegeben. Diese Umweltbelastungspunkte werden auf der Umweltetikette als Zahl und auch graphisch dargestellt, ähnlich wie dies heute auf der Energieetikette für die CO₂-Emissionen der Fall ist. Als Vergleichswert werden die Durchschnittswerte aller im Vorjahr erstmalig immatrikulierten Neufahrzeuge deklariert. Damit unterscheidet sich die für die Berechnung dieser Durchschnittswerte betrachtete Fahrzeugflotte (real in Verkehr gesetzt) von derjenigen, die für die Bildung der Kategorien der Umweltetikette herangezogen wird (zum Verkauf angeboten). Für die Einteilung der Personenwagen in die Kategorien A bis G der Umweltetikette sind zwei Kriterien massgebend: Erstens (wie bisher bei der Energieetikette) die Energieeffizienz, zweitens eine neue, für jede Kategorie spezifische UBP-Limite (maximal zulässige Anzahl UBP). In jede Kategorie sollen gleich viele Fahrzeugmodelle eingeteilt werden.

Primäre Funktion der Umweltetikette ist die möglichst *umfassende Information* der Käuferinnen und Käufer von Personenwagen über deren Energieeffizienz und Umweltbelastung pro Fahrzeugkilometer beim Betrieb. Zudem kann 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. Ein entsprechendes Bonus-Modell, basierend auf der bestehenden Automobilsteuer, befand sich bis Ende Februar 2009 in der Vernehmlassung. Die Federführung dieses Geschäfts liegt bei der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-S). Die von der Kommission vorgeschlagene Steuerdifferenzierung wurde von den Vernehmlassungsteilnehmern grundsätzlich begrüsst, aber die Ausgestaltung fast durchgehend als zu kompliziert bewertet. Der nun vorliegende Entwurf für die Umweltetikette trägt diesen Einwänden Rechnung und bietet eine geeignete Grundlage für ein einfaches Steuerdifferenzierungsmodell.

Die Umweltetikette mit ihren zusätzlichen Konsumenteninformationen und die darauf abgestützten Steuerdifferenzierungen sollen dazu führen, dass sich der Personenwagenpark der Schweiz in Zukunft moderner präsentiert und somit sowohl die energetischen Ressourcen, als auch die Umwelt weniger belastet. Wenn sich die Umweltetikette für Personenwagen in der Praxis bewährt hat und sobald die benötigte Datengrundlage vorhanden ist, ist eine Ausdehnung auf weitere Fahrzeug-Kategorien denkbar.

3. Entwurf für eine Umweltetiketten-Verordnung (UEV)

Die rechtliche Grundlage zur Einführung der Umweltetikette soll mit einer neuen Bundesratsverordnung geschaffen werden, die sich auf das Energiegesetz und das Umweltschutzgesetz stützt. Nebst den im Ingress genannten Bestimmungen erteilt Artikel 6 Absatz 1 des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) der Behörde explizit den Auftrag, die Öffentlichkeit sachgerecht über die Umweltbelastung zu informieren.

Anstelle der bisherigen Pflicht zur Kennzeichnung angebotener neuer Personenwagen mit der Energieetikette tritt die Pflicht zur Kennzeichnung der Personenwagen mit der Umweltetikette. Die Kennzeichnung muss wie bisher bei der Energieetikette als Konsumenteninformation zum Zeitpunkt des Anbietens der neuen Personenwagen erfolgen; es handelt sich also nicht um die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit einer Klebevignette während des Betriebs.

Gemäss Artikel 1 beschränkt sich der Geltungsbereich der Umweltetikette, wie dies auch für die bisherige Energieetikette der Fall war, auf Personenwagen. Nach einer erfolgreichen Einführungsphase der Umweltetikette für Personenwagen ist eine Erweiterung auf andere Fahrzeuge denkbar, beispielsweise auf Lieferwagen, Lastwagen oder Motorräder. Zum heutigen Zeitpunkt werden jedoch die meisten Lieferwagen nur mit den Daten der Motoren zu Prüfstandsmessungen angemeldet. Dasselbe gilt für sämtliche Lastwagen. Diese Messungen sind mit dem Prüfzyklus für Personenwagen nicht vergleichbar. Einige Daten, welche zur Bewertung gemäss Umweltetikette notwendig sind, werden dabei bisher nicht gemessen. Namentlich fehlt eine vergleichbare Angabe zum Treibstoffverbrauch.

Die Kennzeichnungspflicht (Artikel 3) bezieht sich ausschliesslich auf neue Fahrzeuge. Die Bewertung von älteren Personenwagen ist aufgrund der verfügbaren Daten zurück bis zur Abgasstufe Euro-3 möglich. Es können somit – auf freiwilliger Basis – auch Occasionsfahrzeuge beim Verkauf mit der Umweltetikette gekennzeichnet werden.

In Artikel 4 werden die auf der Umweltetikette zu deklarierenden Angaben definiert. Dazu gehören nebst den bisherigen Angaben der Energieetikette (Fahrzeugmarke und -typ, Treibstoffart, Leergewicht, Energie- bzw. Treibstoffverbrauch, CO₂-Emissionen) als zentrale Erweiterung die Informationen zur Umweltbelastung sowie einige ergänzende Grundangaben zum Fahrzeugtyp (Typengenehmigungsnummer, Getriebe-Code, Angaben zur Emissionsvorschrift nach Euro-Norm).

Eine möglichst umfassende Konsumenteninformation über die Umweltbelastung und den Energieverbrauch eines Personenwagens ist nicht nur im Verkaufsraum, sondern auch in der Automobilwerbung erwünscht. In Artikel 5 sowie in Anhang 5 Ziffer 2 UEV werden deshalb, ähnlich wie bisher für die Energieetikette, Anforderungen an die Deklaration in Listen und Werbeschriften definiert.

In den Artikeln 7 bis 11 werden die zentralen erforderlichen Inhalte der Umweltetikette näher umschrieben. Alle Angaben beziehen sich auf die Daten aus der Typengenehmigung (Art. 4 Abs. 3). Es müssen demzufolge keine zusätzlichen Daten erhoben werden. Bei Fahrzeugen, die mit verschiedenen Energieträgern betrieben werden können (sog. bivalente Fahrzeuge), beziehen sich die Angaben nur auf diejenigen Energieträger, mit welchen die Fahrzeuge typengeprüft wurden. Die Berechnung der Umweltbelastung erfolgt anhand des ökologisch vorteilhaftesten Energieträgers (Anhang 1 Ziffer 26).

Gemäss Artikel 7 werden die auf der bisherigen Energieetikette enthaltenen Angaben auf der Umweltetikette mit zusätzlichen Informationen über die Umweltbelastung ergänzt, in Form

von Umweltbelastungspunkten. Diese geben Auskunft über die absolute, d. h. effektive, von Fahrzeuggewicht und Fahrzeugnutzen unabhängige Umweltbelastung, welche ein Personenwagen *im Betrieb pro gefahrenen Kilometer* verursacht. Mangels wissenschaftlich belastbarer Datengrundlage nicht einbezogen werden können dabei die ökologischen Auswirkungen der Produktion und Entsorgung der Fahrzeuge und der Infrastrukturbereitstellung. Dasselbe gilt für die Produktion und Entsorgung von Batterien bei Elektro- und Hybridfahrzeugen. Zudem zeigen einzelne Studien, dass mit der Betriebsphase und der Treibstoffherstellung die wesentlichen Umweltbelastungen eines Fahrzeuges in seinem Lebenszyklus abgedeckt sind. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Differenzen bezüglich Produktion und Entsorgung relativ gering sind und diese Aspekte für den Fahrzeugvergleich eine untergeordnete Rolle spielen.

Die detaillierte Zusammensetzung und Berechnung der Umweltbelastungspunkte (UBP) ergibt sich aus dem Anhang 1. Die Anzahl UBP pro Fahrzeug rechnet sich aus der Summe der UBP aller Einzelbelastungen. Bezüglich der Luftschadstoff-, CO₂- und Lärmemissionen stützt sie sich auf die „Methode der ökologischen Knappheit – Ökofaktoren 2006“¹ und bezüglich der Treibstoffherstellung auf ecoinvent². Die Berechnung der UBP aus der Feinstaubbelastung (PM) umfasst einen herkömmlichen PM- und einen sogenannten Dieselerussanteil. Der UBP-Faktor für Dieseleruss ist aufgrund dessen besonderer Schädlichkeit und Kanzerogenität sehr hoch. Der herkömmliche Anteil entspricht der Gesamtmenge PM10 abzüglich des Dieselerusses. Direkt eingespritzte Benzinmotoren produzieren ebenfalls solchen kanzerogenen Russ, der chemisch dem Dieseleruss entspricht. Typenspezifische Messwerte dazu existieren erst ab der Abgasstufe Euro-5, weshalb bis Euro-4 ein pauschaler Ausstoss definiert wird. Die Werte zu den Anteilen an Dieseleruss und herkömmlichen PM10 unterscheiden sich stark zwischen direkt einspritzenden Benzinfahrzeugen³ sowie Dieselmotoren mit und ohne geregelten (geschlossenen) Partikelfilter. Die PM-Emissionen von Benzinmotoren ohne direkte Einspritzung sowie von Erdgasmotoren sind vernachlässigbar und werden deshalb nicht berücksichtigt.

Unter Hybridfahrzeugen gemäss Anhang 1 Ziffer 24 sind Fahrzeuge zu verstehen, welche über zwei oder mehrere Antriebssysteme verfügen, wovon eines elektrisch betrieben wird. Die Elektrizität kann aber nicht von aussen (sogenannte Plug-in-Hybrids) zugeführt werden. Hybridfahrzeuge verfügen über eine Batterie, welche durch den Verbrennungsmotor aufgeladen wird. Die Behandlung von Plug-in-Hybrids kann erst festgelegt werden, wenn die Spezifikationen der Prüfung bekannt sind.

Wie bisher bei der Energieetikette wird auch bei der Umweltetikette auf einer eigenen Skala dargestellt, wie viel CO₂ ein Auto beim Betrieb emittiert (Artikel 8). Bei Personenwagen, die mit Treibstoffgemischen mit biogenen Anteilen betrieben werden, wird unterschieden zwischen fossilen und biogenen CO₂-Emissionen. Wie hoch der biogene Anteil ist, wird in Anhang 2 festgelegt.

Fahrzeuge, welche mit dem Treibstoffgemisch Ethanol E85 (85 Volumenprozent Ethanol, 15 Volumenprozent Benzin) betrieben werden, werden vorläufig sowohl in Bezug auf die CO₂-Emissionen als auch in Bezug auf die Berechnung der Umweltbelastungspunkte wie Benzinfahrzeuge behandelt. Diese Entscheidung liegt darin begründet, dass zum jetzigen Zeitpunkt das effektive Mischverhältnis an der Tankstelle nicht bekannt ist und bezüglich der Herkunft

¹ BAFU, Ökobilanzen: Methode der ökologischen Knappheit – Ökofaktoren 2006, Umwelt-Wissen Nr. 09/06, Bern 2008. Die Publikation kann unter www.bafu.admin.ch heruntergeladen werden.

² www.ecoinvent.ch

³ Empa Bericht 2005, Praxiserprobung eines Messverfahrens zur Bestimmung der Partikelanzahl an Personenwagen mit Selbstzündungsmotoren, Martin Mohr und Urs Lehmann.

des in der Schweiz angebotenen Ethanol in nächster Zukunft Änderungen bevorstehen. Sobald für Ethanol E85 typengenehmigte Fahrzeuge angeboten werden und die noch offenen Fragen geklärt sind, kann die Verordnung entsprechend ergänzt werden.

Elektrofahrzeuge verursachen im Betrieb keine CO₂-Emissionen. Jedoch ist jede Art von Stromproduktion mit CO₂-Emissionen verbunden. Die Emissionswerte hängen vom zugrunde liegenden Strommix ab – sie sind umso grösser, je höher der Anteil von Strom ist, der aus fossilen Primärenergieträgern erzeugt wurde. Die Berechnungen stützen sich auf Erhebungen des Bundesamtes für Energie zum schweizerischen Verbrauchsmix im Jahre 2005. Die Angabe auf der Umweltetikette dient allein zu Informationszwecken. Sie unterscheidet nicht zwischen Stromproduktion in der Schweiz und im Ausland. Damit liegt dieser Berechnung eine andere Systemgrenze zu Grunde, als für die Verpflichtungen der Schweiz gemäss Kyoto-Protokoll massgebend ist. Die Berechnung ist in Anhang 2 Ziffer 2 festgelegt.

Neu wird auf der Umweltetikette der Energieverbrauch für alle Energieträger primär in Liter Benzinäquivalent (bei Benzinfahrzeugen in Benzin) pro 100 Kilometer angegeben (Artikel 9). Anhang 2 Ziffer 3 regelt die Berechnung der Benzinäquivalente. Erst die Umrechnung auf diese gemeinsame „Währung“ lässt einen Vergleich zwischen verschiedenen Treibstoffen und Antriebssystemen zu.

Bei den Umweltbelastungspunkten, den CO₂-Emissionen und dem Energieverbrauch (Art. 7-9) werden auf der Umweltetikette nebst den Werten für das betreffende Fahrzeug auch die *Durchschnittswerte* aller im Laufe des Vorjahres immatrikulierten neuen Personewagen aufgeführt. Diese Durchschnittswerte dienen als Orientierungshilfe für die Autokäuferinnen und -käufer. Im Gegensatz zur Energieetikette werden die Durchschnittswerte nicht mehr im Zwei-Jahres-Rhythmus geprüft und angepasst, sondern jährlich und auf Basis der immatrikulierten Neuwagen des Vorjahres. Der angebotene Neuwagen steht somit im Vergleich mit denjenigen neuen Personewagen, welche die Konsumentinnen und Konsumenten im Vorjahr tatsächlich gekauft haben, nicht mit den Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen, die insgesamt zum Verkauf angeboten werden.

Die bisherigen Energieeffizienz-Kategorien (A bis G) werden durch die Kategorien der Umweltetikette ersetzt (Artikel 11). Die Einteilung der Fahrzeuge in die sieben Kategorien A bis G erfolgt aufgrund der zwei Kriterien Energieeffizienz und Umweltbelastung. In jede Kategorie fällt ein Siebtel aller angebotenen Fahrzeugtypen. In die Kategorie A werden die Personewagen mit der besten Energieeffizienz eingeteilt, welche bezüglich der Umweltbelastung zu den besten 20% gehören. Wird die UBP-Limite der Kategorie überschritten, fällt das Fahrzeug in die nächst tiefere Kategorie zurück, bis die UBP-Limite der jeweiligen Kategorie erfüllt ist. Die Einteilung in die weiteren Kategorien erfolgt analog gemäss Anhang 4. Die weiteren UBP-Limiten liegen bei 40% für die Kategorie B, bei 60% für die Kategorie C, bei 70% für die Kategorie D, bei 80% für die Kategorie E und bei 90% für die Kategorie F.

Die Berechnung der Energieeffizienz (Anhang 3) erfolgt wie bisher anhand der Bewertungszahl. An der bisherigen Bewertung, die aufgrund des so genannten Nullgewichts (600 kg) und des Exponenten (0.9) zu 40 Prozent relativ ist, ändert sich inhaltlich nichts, doch kann die Relativierung von 40 Prozent mit der neuen Formel fix gehalten werden. Neu stützt sich die Berechnung der Bewertungszahl auf den Primärenergieverbrauch ab. Dies erlaubt es, alternative Antriebssysteme, z.B. Elektrofahrzeuge, mit Benzin- oder Dieselfahrzeugen zu vergleichen. Die Umrechnung erfolgt anhand von Primärenergiefaktoren, die sich auf dieselbe Datenbasis (ecoinvent) abstützen wie die Treibstoffökobilanz-Verordnung des UVEK (SR

641.611.21) und die entsprechende Empfehlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA).

Für die Festlegung der Bewertungszahl an den Kategoriengrenzen wird jährlich am Stichtag (31. Mai) eine Rangliste der Fahrzeugtypen anhand ihrer Bewertungszahl erstellt (Anhang 4 Ziff. 1 Abs. 1). Die Rangliste wird in sieben gleich grosse Teile aufgeteilt. Fahrzeugtypen, welche die UBP-Limiten gemäss Ziffer 1 Absatz 3 nicht erfüllen, werden durch die bezüglich Energieeffizienz nächstbesten Fahrzeuge ersetzt, welche die entsprechende UBP-Limite erfüllen. Die Bewertungszahl desjenigen Fahrzeugstyps, welcher am Schluss des jeweiligen Siebtels liegt und die UBP-Limite noch erfüllt, bildet die Kategoriengrenze bezüglich der Energieeffizienz.

Mit Artikel 12 überträgt der Bundesrat dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kompetenz, die Anhänge der Verordnung zu überprüfen und bei Bedarf an den Stand der Technik und an neue wissenschaftliche oder methodische Erkenntnisse sowie internationale Entwicklungen anzupassen. Diese Delegation entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Anpassungssystem der Energieetikette, bei dem diese Einzelheiten in einer Departementsverordnung (SR 730.011.1) zum Anhang 3.6 der Energieverordnung (EnV) festgelegt waren.

Sowohl die Festlegung der Kategoriengrenzen in Anhang 4 als auch die Berechnung und Anpassung der massgebenden Durchschnittswerte durch das Departement erfolgen jährlich. Es ist vorgesehen, auch die Berechnung der Umweltbelastungspunkte in Anhang 1 periodisch zu überprüfen. Die Erforderlichkeit einer Anpassung richtet sich nach der Entwicklung des Standes der Methodik, der Technik und der Umweltschutzgesetzgebung. Mit einer ersten Anpassung ist nicht vor 2013 zu rechnen.

Sämtliche dieser Anpassungen erfolgen nach einer vorgegebenen Periodizität gemäss Artikel 12 Absatz 5. Das Berechnungsjahr (z. B. 2011) dauert jeweils vom 1. Juni des Vorjahres bis zum 31. Mai (also z. B. 1.6.2010 – 31.5.2011). Die Datengrundlage aus dem Vorjahr des Berechnungsjahres (also z. B. 1.6.2009 – 31.5.2010) bildet auch die Basis zur Ermittlung der massgebenden Durchschnittswerte für die UBP (Anhang 1 Ziff. 3) sowie für die CO₂-Emissionen und den Energieverbrauch (Anhang 2 Ziff. 5) der immatrikulierten Neuwagen. Die Anpassung der Werte in den Anhängen der Verordnung erfolgt durch das UVEK bis spätestens 31. Juli, die In-Kraft-Setzung auf den 1. Januar des nächsten Jahres. Damit ist gewährleistet, dass für das Anbringen der angepassten Umweltetikette jeweils genügend Zeit zur Verfügung steht.

Die *Vollzugsbestimmungen* orientieren sich weitgehend am bisherigen Vollzug der Energieetikette. Die Zuständigkeit liegt gemäss Artikel 13 wie bisher beim Bundesamt für Energie BFE. Für den neuen Bereich der Umweltbelastungspunkte wird es vom Bundesamt für Umwelt BAFU unterstützt (Art. 13 Abs. 2 UEV). Das BAFU liefert dem Bundesamt für Strassen ASTRA die UBP-Faktoren, und das ASTRA stellt die Auszüge aus den Datenbanken TARGA und MOFIS zur Verfügung, die für die Berechnung der Durchschnittswerte und für die Bewertungszahl nach Anhang 3 Ziffer 2 benötigt werden.

Die Kompetenzen zur Einforderung der notwendigen Unterlagen, zur Anordnung von Massnahmen und zur Information der Öffentlichkeit (Artikel 14-16) entsprechen ebenfalls weitgehend dem bisherigen Recht zur Energieetikette. Neu kommt auch hier der Aspekt der Umweltbelastung der Fahrzeuge hinzu. Um das Informationsbedürfnis abzudecken, sollen gesonderte Ranglisten mit einer Klassierung aller Personenwagentypen nach Umweltbelas-

tungspunkten und nach Energieverbrauch regelmässig veröffentlicht und für eine Internetabfrage laufend aktualisiert werden.

Anhang 5 enthält die Einzelheiten zur Darstellung, Grösse und Farbgebung der Umweltetikette, ebenso Abbildungen (Figuren 1-4). In Ziffer 2 werden Einzelheiten für die Darstellung in Listen und Werbeschriften festgelegt.

4. Auswirkungen

Die positiven Auswirkungen der Umweltetikette auf die Entwicklung in Richtung eines *umwelt- und ressourcenschonenden Personenwagenbestandes* in der Schweiz sind auch abhängig von den entsprechenden, auf der Basis der Umweltetikette erfolgenden Anwendungen (ökologische Ausgestaltung der Automobilsteuer und der kantonalen Motorfahrzeugsteuern); diese Auswirkungen werden in den jeweiligen Vorlagen dargestellt. Unabhängig von diesen Anwendungen wird von der Umweltetikette als Informationsinstrument allein ebenfalls eine positive Wirkung erwartet, die jedoch schwierig zu beziffern ist.

Die Ergänzung um das Kriterium Umweltbelastung führt bei der Einteilung der Personenwagen in die Kategorien A bis G der Umweltetikette zu verhältnismässig geringen Veränderungen gegenüber einer Kategorisierung gemäss bisheriger Energieetikette. Wie die Berechnungen für eine Modellflotte aus EURO-5-Fahrzeugen zeigen, hat die Einführung von UBP-Limiten insgesamt eine leichte Abschwächung der Relativität zur Folge: 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.

Die zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen der Umweltetikette sind für die Automobilimporteure und das Autogewerbe gering, weil das bestehende System der Energieetikette übernommen wird. Der Aufwand für das Autogewerbe wird gleich hoch sein wie mit der bisherigen Energieetikette (Ausdrucken und Anbringen der Etikette, Beratung im Verkaufsgespräch).

Der Aufwand des Bundes, anstelle der Energieetikette eine Umweltetikette als Informationssystem anzubieten, unterscheidet sich nach einem gewissen Initialisierungsaufwand nur geringfügig.

5. Verhältnis zum internationalen Recht

Das Ziel der Umweltetikette ist ein zukünftig ressourceneffizienterer und umweltschonender Personenwagenpark in der Schweiz. Dieses Ziel deckt sich mit den internationalen vertraglichen Verpflichtungen der Schweiz. Mit der Ratifizierung des *Kyoto-Protokolls* im Jahr 2003 hat sich die Schweiz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis zum Zeitraum 2008 bis 2012 um 8 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Im CO₂-Gesetz wird dieses Ziel konkretisiert. 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. In den Protokollen des Abkommens sind für jeden Mitgliedstaat konkrete Reduktionsziele für die wichtigsten Luftschadstoffe festgelegt.

In der EG besteht derzeit keine Pflicht zur Umwelt-Etikettierung. Per Richtlinie festgelegt sind in der EG derzeit lediglich die Grundlagen für die Energie-Etikettierung (EG-Richtlinie 1999/94/EG). Im Bericht des Europäischen Parlaments vom 24.9.2007 über die Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (2007/2119(INI)) 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 Umweltsleistungen. Es wird somit zusätzlich zur Energieetikette ein weiteres Klassifizierungssystem namens „Grüner Stern“ angestrebt. Mit diesem Instrument sollen möglichst alle Aspekte der Umweltsleistung berücksichtigt werden, u.a. die CO₂-Emissionen, andere Schadstoffemissionen, Treibstoffverbrauch, Geräuschpegel, Raumausnutzung, Aerodynamik, Gewicht und umweltorientierte Fahrhilfen.

Artikel 2.2 des WTO-Übereinkommens über technische Handelshemmnisse legt fest, dass technische Vorschriften nicht handelsbeschränkender als notwendig sein dürfen, um ein berechtigtes Ziel zu erreichen. Die schweizerischen technischen Vorschriften sind nach Artikel 4 des Bundesgesetzes über die Technischen Handelshemmnisse (THG, SR 946.51) auf jene unserer wichtigsten Handelspartner auszurichten. Von diesem Grundsatz abweichende Massnahmen sind nur zulässig, wenn sie einem übergeordneten öffentlichen Interesse dienen, weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels darstellen und den Kriterien der Verhältnismässigkeit entsprechen.

Die ersten beiden Kriterien werden erfüllt, da die Umweltetikette dem Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren und Pflanzen dient und die Pflicht zum Anbringen der Etikette für alle Anbieter von Personenwagen gilt.

Bezüglich der Verhältnismässigkeit der Massnahme ist festzuhalten, dass die Behörden bereits zum heutigen Zeitpunkt über alle für die Erstellung der Umweltetikette benötigten Angaben verfügen. Damit beschränkt sich der Aufwand für alle Anbieter von neuen Personenwagen auf das Ausdrucken und Anbringen der für jeden Fahrzeugtyp auf der Internetseite des Bundesamtes für Energie (BFE) publizierten Umweltetikette. Es ergeben sich demzufolge im Vergleich zur bereits bestehenden Energieetikette keine zusätzlichen Pflichten.

Unter diesen Umständen kann davon ausgegangen werden, dass die Umweltetikette für Personenwagen mit dem WTO-TBT-Übereinkommen und dem Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und der EG von 1972 vereinbar ist. Falls aber in der EU ein anderes System zur Anwendung gelangen sollte, ist die Situation neu zu überprüfen. Ferner ist zu beachten, dass der Bundesrat am 31. Oktober 2007 hinsichtlich der Energieetikette für Personenwagen eine Ausnahme von der künftigen Anwendung des im THG verankerten Cassis-de-Dijon-Prinzips beschlossen hat. Diese Ausnahme soll auch für die künftige Umweltetikette für Personenwagen gelten.