



14. Oktober 2009

# **Verordnung über die Kennzeichnung neuer Personenwagen mit der Umweltetikette Ergebnisse des Anhörungsverfahrens**

- 1 Anhörungsvorlage
- 2 Eingegangene Stellungnahmen
- 3 Gesamtbeurteilung der Vorlage
- 4 Beurteilung der Vorlage im Einzelnen

## 1 Anhörungsvorlage

Am 2. Juli 2009 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf der Verordnung über die Kennzeichnung von Personewagen mit der Umweltetikette (Umweltetiketten-Verordnung, UEV) in die Anhörung geschickt.

Anlass für die Erarbeitung der Umweltetikette und der entsprechenden Rechtsgrundlage in Form einer Bundesratsverordnung bildete der Beschluss des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus dem Jahr 2007, die heutige Energieetikette zu einer Umweltetikette weiterzuentwickeln. Die Etikette soll in erster Linie als Informationsinstrument für Konsumenten und Konsumentinnen dienen, und sie kann auch als Grundlage für eine differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen verwendet werden. Die Umweltetikette soll ab 2011 eine umfassende ökologische Bewertung von Personewagen ermöglichen, die sowohl die Energieeffizienz als auch die Umweltbelastung berücksichtigt. Basis für die Ergänzung der Energieeffizienz mit zusätzlichen ökologischen und insbesondere Informationen zu den Luftschadstoffen und den Lärmemissionen bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge (KeeF). Die Arbeiten zum Ausbau der Energie- 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 ausgewählte Verbände wurden in einer Begleitgruppe in die Entwicklungsarbeiten einbezogen.

Die Umweltetikette bezweckt die Förderung energieeffizienter und emissionsarmer Fahrzeuge mittels folgender zentraler Elemente:

- Kennzeichnungspflicht für die zum Verkauf angebotenen neuen Personewagen mit der Umweltetikette (anstelle der bisherigen Energieetikette).
- Darstellung der Umweltbelastung in Form von Umweltbelastungspunkten (UBP), der CO<sub>2</sub>-Emissionen, des Treibstoffverbrauchs und der Kategorien der Umweltetikette auf der Etikette. Die Kategorien der Umweltetikette berücksichtigen sowohl die Energieeffizienz als auch die Umweltbelastung eines Personewagens.
- Vorschrift zur Darstellung der wichtigsten Angaben der Umweltetikette in Listen und Werbeschriften für neue Personewagen.
- Jährliche Anpassung der gleichmässigen Verteilung der angebotenen Fahrzeugtypen auf die Kategorien A bis G der Umweltetikette, sowie der Durchschnittswerte für die UBP, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Treibstoffverbrauch bezogen auf die im Vorjahr neu immatrikulierten Fahrzeuge.

## 2 Eingegangene Stellungnahmen

In die vorliegende Auswertung einbezogen wurden insgesamt 80 Stellungnahmen: 75 davon gingen bis zum Abschluss der Anhörung (4.9.2009) ein, 5 weitere bis zum 17. September 2009.

– Kantone und Halbkantone:	26 Stellungnahmen
– Parteien:	6 Stellungnahmen
– Wirtschafts- und Fachverbände:	23 Stellungnahmen
– Gewerkschaften:	2 Stellungnahmen
– Gesundheits-, Konsumenten- und Umweltverbände:	14 Stellungnahmen
– Andere:	9 Stellungnahmen

## 3 Gesamtbeurteilung der Vorlage

Die meisten Anhörungsteilnehmer äussern sich einleitend ganz grundsätzlich zur Weiterentwicklung der bestehenden Energieetikette zu einer Umweltetikette. Dabei wird dieses Vorhaben von einer deutlichen Mehrheit der Anhörungsteilnehmer begrüsst. Gleichzeitig werden aber ebenfalls von einer Mehrheit der Anhörungsteilnehmer zu den konkreten Inhalten der Anhörungsvorlage verschiedene und teilweise sich widersprechende Änderungswünsche angebracht.

*Tabelle: Übersicht über die Gesamtbeurteilung durch die Anhörungsteilnehmer*

	Eingegangen	Ja	Ja, aber	Nein, aber	Nein	Enthaltung
Kantone	26		26			-
Politische Parteien	6	1	2	1	2	-
Wirtschafts- und Fachverbände	23		1	2	15	5
Gewerkschaften	2	1	1			-
Gesundheits-, Konsumenten- und Umweltverbände	14		12		2	-
Andere	9		8		0	1
Total	<b>80</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>6</b>

### 3.1 Kantone und Halbkantone

Sämtliche Kantone begrüssen die Weiterentwicklung der Energie- zur Umweltetikette. Vor allem die Beibehaltung der von der Energieetikette her bekannten Kategorien A bis G und die Ergänzung der Energieeffizienz durch den Aspekt der Umweltbelastung als Kriterium für die Kategorienbildung werden gutgeheissen. Den Einbezug und die Darstellung der absoluten und gewichtsunabhängigen UBP erachtet eine Mehrheit der Kantone als wichtig. Ungefähr ein Drittel der Kantone äussert jedoch trotz der generellen Zustimmung Bedenken, ob das doch relativ aufwendige System mit den Umweltbelastungspunkten (UBP)

auch unter der verschärften Rahmenbedingung der EURO-Norm 5 noch sinnvoll sein wird. Einzelne Kantone verlangen demgegenüber, dass die UBP bei der Kategorisierung stärker gewichtet werden.

Der Grossteil der Kantone kritisiert die Gestaltung der Etikette als zu kompliziert und fordert eine übersichtlichere Darstellung. Diese Kantone weisen darauf hin, dass der Wiedererkennungseffekt bezüglich der weithin bekannten Energieetikette durch die vorgeschlagene Umweltetikette nicht ausgeschöpft wird. Sie verlangen, dass die bisherige farbige Darstellung bezüglich der Kategorisierung der Fahrzeuge nach Energie- und Umwelteffizienz stärker hervorgehoben wird. Einige Kantone monieren, dass das komplexe Vorgehen bei der Bildung der Kategorien der Umweltetikette die Kommunikation des neuen Systems erschwert. Auch die Berechnungen der relativen Energieeffizienzbewertungszahl und der absoluten UBP werden als zu komplex und unverständlich angesehen. Sie fordern den Bund auf, für eine gesamtschweizerische Werbekampagne die finanziellen Mittel bereitzustellen, da das Verständnis und die Glaubwürdigkeit zentrale Faktoren für den Erfolg der Umweltetikette bilden.

Im Weiteren beurteilen einige Kantone die Vorschriften bezüglich der Darstellung der Angaben der Umweltetikette in Werbeschriften als zu einschränkend formuliert. Sie wünschen, dass ganz allgemein vorgeschrieben werden soll, dass die notwendigen Angaben klar und unmissverständlich in die Werbung integriert werden müssen.

## **3.2 Parteien**

Die Meinungen der politischen Parteien zum Entwurf der Umweltetiketten-Verordnung gehen stark auseinander. Die CVP begrüsst die Einführung der Umweltetikette, die sowohl die Energieeffizienz als auch die Umweltwirkung der Fahrzeuge berücksichtigt. Sie fordert, dass alle Arbeiten, die mit einer ökologischen Steuerdifferenzierung zusammenhängen, koordiniert und möglichst schnell umgesetzt werden. Auch die CSP begrüsst die Ablösung der Energie- durch eine umfassendere Umweltetikette. Sie fordert, dass diese rasch auf weitere Fahrzeugkategorien wie etwa Lieferwagen ausgedehnt wird. Zudem verlangt sie, dass in die Berechnung der UBP auch Herstellungs- und Recyclingaspekte einfließen.

Die SP und Grüne unterstützen grundsätzlich, dass die Umweltetikette Informationen zu weiteren Umweltkriterien verfügbar macht. Sie stehen der Vorlage in der jetzigen Form jedoch kritisch bzw. ablehnend gegenüber. Sie fordern eine absolute und gewichtsunabhängige Bewertung von Personenwagen, welche den absoluten CO<sub>2</sub>-Ausstoss berücksichtigt. Der Einbezug der Treibstoffherstellung in die Bewertung wird unterstützt, auch wenn die Art des Einbezugs zum Teil in Frage gestellt wird. Es wird beanstandet, dass der ökologisch günstigste Treibstoff berücksichtigt wird, ohne dass dabei klar ist, dass dieser Treibstoff dann tatsächlich verwendet wird. Zudem verlangen SP und Grüne, dass die Bewertung von weiteren Fahrzeugkategorien wie etwa Lieferwagen durch eine Umweltetikette in die Wege geleitet wird und dass auch Gebrauchtwagen obligatorisch mit der Umweltetikette gekennzeichnet werden müssen.

FDP und SVP lehnen die Umweltetikette ab. Die FDP zeigt sich davon überzeugt, dass die vorliegende Umweltetikette die Informationslage der Käuferinnen und Käufer nicht verbessert. Zudem zweifelt sie den Zusatznutzen gegenüber der Energieetikette an. Die UBP

werden von der FDP grundsätzlich in Frage gestellt. Sie hinterfragt kritisch, ob der Ausstoss von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Luftschadstoffen in einer UBP-Zahl kombiniert werden soll. Noch entschiedener lehnt die SVP den Entwurf zur Umweltetikette ab. Sie kritisiert zusätzlich den unverhältnismässigen bürokratischen Aufwand und die finanziellen Mehrkosten ohne wirklichen Zusatznutzen. Sie weist auch darauf hin, dass keine Regelungen erlassen werden sollten, die weiter gehen als die EU-Vorschriften und die einen erheblichen Standortnachteil für die Wirtschaft bedeuten würden.

### **3.3 Wirtschafts- und Fachverbände**

Die Wirtschafts- und Fachverbände äussern sich, mit einer Ausnahme, ablehnend zum Entwurf der Umweltetiketten-Verordnung. Einige wenige Verbände unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung des Verordnungsentwurfs, lehnen aber gewisse spezifische Details zur Berechnung der UBP klar ab.

Die vom Kerngegenstand der Umweltetiketten-Verordnung hauptsächlich betroffenen Verbände des Autogewerbes, sowie auch die Dachverbände der Wirtschaft, stehen dem Verordnungsentwurf sehr kritisch gegenüber. Sie beanstanden, dass die allgemein akzeptierte Energieetikette durch die Umweltetikette ersetzt werden soll. Vor allem die Einführung der UBP wird heftig kritisiert. Die Bewertung der Fahrzeuge mit den UBP wird als zu kompliziert, intransparent und einseitig auf ökologische Aspekte ausgerichtet beurteilt. Zudem wird bemängelt, dass dadurch kein erkennbarer Zusatznutzen für die Konsumentinnen und Konsumenten, jedoch hohe Verwaltungskosten entstehen würden.

Die Verbände der Treibstoffhändler und Energieproduzenten vertreten unterschiedliche Meinungen zum Entwurf der Umweltetiketten-Verordnung. Sowohl die Erdölvereinigung als auch die Organisation der Stromverbundunternehmer (swisselectric) kritisieren die Methode zur Berechnung der UBP stark. Swisselectric hinterfragt vor allem die Berechnung der UBP für Elektrofahrzeuge. Der Verband der Gasindustrie stellt sich hinter den Vorschlag, für die Kategorienbildung sowohl die Energieeffizienz als auch Umweltaspekte heranzuziehen, fordert aber, dass gewisse Details bei der Beurteilung von Gastreibstoffen überprüft und korrigiert werden.

### **3.4 Gewerkschaften**

Die Gewerkschaften begrüssen grundsätzlich die Absicht, eine Umweltetikette für Personwagen einzuführen. Sie beanstanden aber, dass bei der Kategorienbildung der Umweltetikette wie bei der bisherigen Energieetikette weiterhin die schwereren Fahrzeuge bevorzugt würden und verlangen deshalb, dass der Entwurf der Umweltetikette stark zugunsten des Umweltschutzes überarbeitet wird.

### **3.5 Gesundheits-, Konsumenten- und Umweltverbände**

Die Gesundheits-, Umwelt- und Konsumentenverbände, ausser dem TCS, begrüssen die Weiterentwicklung der Energieetikette zur Umweltetikette grundsätzlich. Sie betonen, dass es wichtig sei, von der Energieetikette nicht erfasste Umweltaspekte, wie Luftschadstoffe und Lärmemissionen, in die Umweltetikette zu integrieren. Sie bemängeln aber,

dass die Kategorieneinteilung der Umweltetikette nicht den tatsächlichen Umweltauswirkungen entspricht.

Stark angegriffen wird die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts bei der Einteilung der Kategorien der Umweltetikette. Die Kategorieneinteilung der Umweltetikette habe lediglich eine geringe Abschwächung der schon bei der Energieetikette kritisierten Relativität zur Folge. Es wird gefordert, die Kategorienbildung ausschliesslich auf die UBP abzustützen oder die Umweltaspekte zumindest stärker zu gewichten.

Die Umweltverbände begrüessen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen, der UBP-Wert und der Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs auf der Umweltetikette graphisch dargestellt werden sollen. Sie bemängeln aber die gewählte Darstellung, welche dazu führe, dass selbst eher schlechte Fahrzeuge einen optisch guten Platz auf der gewählten Skala erhalten. Sie fordern auch, dass die UBP ab sofort für alle zugelassenen Fahrzeugtypen veröffentlicht werden. Die verfügbaren Daten sollen der Öffentlichkeit und innovativen Kantonen zugänglich gemacht werden.

Seitens der Gesundheitsorganisationen wird beanstandet, dass der Entwurf zur Umweltetiketten-Verordnung die Umweltbelastung aus der Fahrzeugherstellung bei der Berechnung der UBP eines Fahrzeugs nicht berücksichtigt. Zudem geben sie zu bedenken, dass der Vergleich der UBP, der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energieverbrauchs eines Personewagens mit dem Durchschnittswert aller im Vorjahr immatrikulierten neuen Personewagen aus Gesundheitssicht keinen Sinn mache. Diese Durchschnittswerte würden einzig die Kaufgewohnheiten der Konsumenten widerspiegeln, aber keine Information zur effektiven Gesundheits- und Luftbelastung eines Fahrzeugs liefern.

### **3.6 Andere**

Weitere Stellungnahmen wurden von der Stadt Zürich, dem Schweizerischen Städteverband, der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Konferenz der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren (BPUK), der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), der Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter der Schweiz (KVU), dem Cercl'Air, der eidgenössischen Kommission für Lufthygiene und der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates (UREKN) abgegeben.

Die Mehrheit dieser Stellungnehmer begrüsst den Entwurf der Umweltetiketten-Verordnung im Grundsatz. Vor allem die Beibehaltung der Kategorien A bis G und der Einbezug sowohl der Energieeffizienz als auch der Umweltaspekte bei der Kategorienbildung werden begrüsst. Es wird gefordert, die Umweltetikette übersichtlicher und stärker an das Layout der Energieetikette von Haushaltgeräten orientiert zu gestalten. Sowohl der Städteverband, die Stadt Zürich als auch der Cercl'Air fordern, die Umweltaspekte bei der Kategorienbildung stärker zu berücksichtigen und die Umweltetikette möglichst bald auf weitere Fahrzeugkategorien sowie Gebrauchtwagen auszudehnen.

Die KKJPD begrüsst die gewählte Lösung, die ihre zentralen Anliegen berücksichtigt. Sie hält fest, dass die vorgeschlagene Umweltetikette, die sich an der bisherigen Einteilung der Energieetikette orientiert, einfach und praxistauglich sei. Zudem lasse sich das gewählte System mit den Bonus/Malus-Modellen für die Differenzierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern vereinbaren. Die asa fügt zudem an, dass der Entwurf zur UEV vor

allem unter Berücksichtigung der divergierenden Interessen in diesem Bereich ausgewogen ist. Trotzdem wirft sie die Frage auf, ob das System mit den UPB auch nach Einführung der Euronorm 5 noch sinnvoll sein wird.

Die UREK-N informiert, dass die Umweltetikette bei der Behandlung in der Kommission zu kontroversen Diskussionen Anlass gegeben hat. Es wird bemängelt, die Darstellung der Etikette sei zu kompliziert. Zudem wird befürchtet, das vorgeschlagene System sei nicht mit allfälligen Modellen in der EU kompatibel und führe zu einem unverhältnismässigen administrativen Aufwand.

## **4 Beurteilung der Vorlage im Einzelnen**

### **4.1 Allgemeiner Verordnungsteil**

Sowohl die Kantone als auch einige Nichtregierungsorganisationen fordern, die Umweltetikette auf weitere Fahrzeugkategorien auszudehnen; die Umweltetikette sei nicht nur für neue Personenwagen, sondern auch für Motorräder und Lieferwagen inklusive leichte Nutzfahrzeuge zu erstellen. Es wird zudem gewünscht, die Umweltetikette auch für den Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung zu stellen. Eine grosse Anzahl von Kantonen verlangt zudem, die Umweltetikette mit einem Erstell- und einem Gültigkeitsdatum für die Kategorieinteilung zu versehen, da diese jährlich aktualisiert wird.

Verschiedene Kantone wie auch die Autogewerbeverbände kritisieren, dass die Vorschrift zur Darstellung der wichtigsten Informationen der Umweltetikette auf 10 Prozent der Werbefläche in Inseraten für Personenwagen zu einschränkend sei. Die Autoverbände weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Werbeschriften für Personenwagen von den Autoherstellern für den internationalen Markt und nicht spezifisch für die Schweiz erstellt werden. Die Kantone beantragen eine allgemeinere Verpflichtung, die nötigen Angaben klar und unmissverständlich in die Werbung zu integrieren.

Die Autogewerbeverbände bestätigen, dass es technisch richtig sei, den Treibstoffverbrauch in Benzinäquivalenten auszudrücken. Sie machen aber darauf aufmerksam, dass dies bei den Konsumenten zu Verwirrungen führen kann. Für Konsumenten sei nur der effektive Verbrauch an Benzin, Diesel beziehungsweise Erdgas eines Personenwagens massgebend. Zudem betrachten sie die Forderung, auf der Umweltetikette die Typengenehmigungsnummer aufzuführen als unnötig, da diese nur von Fachleuten verstanden werde.

Verschiedene Kantone sowie die Umweltverbände fordern ein umfassendes Zugriffsrecht auf die detaillierten UBP der einzelnen Emissionen sowohl für die Kantone als auch für private Flottenhalter. Damit könne die Optimierung der Umwelteffizienz ganzer Fahrzeugflotten einfach dokumentiert und gesteuert werden. Die entsprechenden Grundlagen für die Berechnung der UBP stünden mit KeeF schon lange zur Verfügung und müssten endlich öffentlich zugänglich gemacht werden.

Einige Kantone wie auch die Autogewerbeverbände beantragen, die Vorschrift zu den Angaben über das Vorhandensein eines Partikelfilters zu streichen. Um die künftigen Abgasnormen zu erfüllen, würden ohnehin praktisch alle Anbieter nur noch Dieselfahrzeuge

mit geschlossenen Partikelfiltern anbieten. Einige Kantone weisen darauf hin, dass der Bund mit der Datenbank MOFIS bereits über sämtliche relevanten Daten aus den Kantonen für die Erstellung der Umweltetikette verfügt. Sie fordern deshalb, die Kantone aus der Pflicht zu entlassen, die erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen.

## 4.2 Anhang 1

Anhang 1 regelt die detaillierte Zusammensetzung und Berechnung der Umweltbelastungspunkte (UBP). Zu den Vorschriften von Anhang 1 gingen verschiedene Änderungsanträge ein, die sowohl technische Details als auch Grundsatzfragen betreffen. Verschiedene Kantone fordern, den Energieaufwand und die Umweltbelastung aus der Produktion und Wiederverwertung von Fahrzeugen bei der Berechnung der UBP – sobald verfügbar – ebenfalls zu berücksichtigen. Einige Kantone verlangen zudem, für die Unterscheidung der Partikelfiltersysteme sei anstelle des unklaren Begriffs "geregelter Partikelfilter" eine klare emissionsorientierte und systemunabhängige Definition festzulegen.

Die Autoverbände sowie einige andere Wirtschaftsverbände und einzelne Kantone stellen in Frage, inwieweit das relativ aufwendige System der UBP ab der Einführung der Euro-norm 5 noch sinnvoll sein wird. Des Weiteren wird der Einbezug der Lärmemissionen als wenig sinnvoll beurteilt. Es wird argumentiert, dass für die effektiven Lärmemissionen die Bereifung und die Fahrbahnbeschaffenheit ausschlaggebender sind als der Typenprüfwert für das Motorengeräusch.

In vielen Stellungnahmen wird bemängelt, dass die Berechnung der UBP im Detail intransparent und selbst für Fachleute nicht nachvollziehbar sei. Die den Berechnungen zugrunde liegenden Annahmen und Abgrenzungen seien erst nach eingehenden Recherchen zu ermitteln. Zudem wird von verschiedenen Seiten beanstandet, dass die Berechnung der UBP für die Herstellung der verschiedenen Treibstoffe sich nicht auf die gleichen Einheiten bezieht und die Angaben deshalb nicht vergleichbar seien. Im Weiteren wird auf das Fehlen der Berechnungsgrundlagen für Bioethanol- und LPG-Fahrzeuge hingewiesen. Sowohl der Verband e'mobile als auch swisselectric lehnen den UBP-Wert für die Herstellung einer Kilowatt-Stunde Strom ab, da er zu hoch sei.

Der VCS weist darauf hin, dass die vorgesehene Regelung, bezüglich bivalenter Fahrzeuge den jeweils ökologisch günstigsten Treibstoff zu berücksichtigen, fragwürdig sei. Es sei nicht klar, welchen Treibstoff ein Fahrzeughalter effektiv verwenden würde.

## 4.3 Anhang 2

In Anhang 2 ist das Vorgehen für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energieverbrauchs festgelegt. Verschiedene Kantone kritisieren die Einführung von Benzinäquivalenten. Der Ansatz einer "normierten" Verbrauchszahl zur Vergleichbarkeit der Treibstoffe sei zwar technisch nachvollziehbar; er könne aber zu Verwirrung bei den Konsumenten führen und mache Aufklärungsarbeit notwendig.

Der Verband Gasindustrie begrüsst, dass der biogene Anteil des Treibstoffgemischs Erdgas Berücksichtigung findet. Der Verband kritisiert aber, dass der Biogasanteil von Erdgas bedeutend höher sei, als die vorgeschriebenen 10 Prozent des Volumens, und fordert ent-



sprechende Anpassungen. Zudem regt er an, die Berechnung des Benzinäquivalentes für Erdgas nochmals zu prüfen.

Swisselectric kritisiert, dass es einseitig sei, sich für die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses für die Stromproduktion auf den Schweizer Verbrauchsmix abzustützen. Zudem sei die angenommene CO<sub>2</sub>-Menge für die Produktion von Schweizer Strom und der Energieäquivalenzwert für die Primärenergie eines Elektrofahrzeuges stark überhöht. Dieser Meinung sind auch e'mobile und das Centre patronal. Weiter findet swisselectric, dass die Bewertung der Kernenergie, gemäss der für die Berechnung der UBP verwendeten Methode der ökologischen Knappheit, im Widerspruch mit der offiziellen Haltung des Bundesrates stehe.

#### **4.4 Anhang 3**

Die Berechnung der Energieeffizienz ist in Anhang 3 der UEV festgelegt. Die Vorschriften zu Anhang 3 werden von Seiten der Umweltorganisationen und einzelnen Kantonen kritisiert. Die Berücksichtigung des Fahrzeuggewichts bei der Berechnung der Energieeffizienz wird stark in Frage gestellt. Der Kanton Basel-Land schlägt vor, falls das Fahrzeuggewicht weiterhin einbezogen wird, die Bewertungszahl für die Energieeffizienz mit Bezug auf die neu immatrikulierten Fahrzeuge des Vorjahrs anstelle der Angebotsflotte zu berechnen.

#### **4.5 Anhang 4**

Anhang 4 regelt die Einteilung der Personenwagen in die Kategorien der Umweltetikette. Einige Kantone verlangen, dass die UBP bei der Einteilung der Personenwagen in die Kategorien der Umweltetikette stärker berücksichtigt werden. Die Umweltverbände fordern, die Kategorieneinteilung sogar ausschliesslich anhand der absoluten UBP vorzunehmen. Einzelne Kantone weisen zudem darauf hin, dass das Vorgehen für die Kategorieneinteilung teilweise unverständlich und nicht nachvollziehbar beschrieben sei.

#### **4.6 Anhang 5**

Die Einzelheiten zur Darstellung der Umweltetikette sind in Anhang 5 erläutert. Verschiedene Kantone weisen darauf hin, dass der Wiedererkennungseffekt bezüglich der Energieetikette durch den Entwurf der Umweltetikette nicht ausgeschöpft wird. Sie beantragen die Darstellung der Kategorien hervorzuheben und die Farbgebung anzupassen, um ein mit der Energieetikette von Haushaltsgeräten möglichst identisches Bild zu erhalten. Zudem fordern sie, den Ausdruck Umweltetikette immer gleich zu schreiben. Einige Kantone verlangen auch, dass die Platzierung der Umweltetikette in Werbemitteln zu erleichtern sei, indem zwei verschiedene Formate, Hochformat und Querformat, zur Verfügung gestellt werden. Im Weiteren geben verschiedene Kantone die Empfehlung ab, den Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss zusammen unter einem Titel am Anfang aufzuführen.

## **5 Liste der Anhörungsteilnehmer**

### **5.1 Kantone**

Kanton Aargau  
Kanton Appenzell Innerroden  
Kanton Appenzell Ausserroden  
Kanton Bern  
Kanton Basellandschaft  
Kanton Basel Stadt  
Kanton Freiburg  
Kanton Genf  
Kanton Glarus  
Kanton Graubünden  
Kanton Jura  
Kanton Luzern  
Kanton Neuenburg  
Kanton Nidwalden  
Kanton Obwalden  
Kanton St. Gallen  
Kanton Schaffhausen  
Kanton Solothurn  
Kanton Schwyz  
Kanton Thurgau  
Kanton Tessin  
Kanton Uri  
Kanton Waadt  
Kanton Wallis  
Kanton Zug  
Kanton Zürich

### **5.2 Parteien**

Christlichdemokratische Partei der Schweiz (CVP)  
Christlichsozialistische Partei der Schweiz (CSP)  
Freiheitlich Demokratische Partei (FDP)  
Grüne Partei der Schweiz (Grüne)  
Schweizerische Volkspartei (SVP)  
Sozialistische Partei der Schweiz (SP)

### **5.3 Wirtschafts- und Fachverbände**

Automobilclub der Schweiz (ACS)  
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)  
Centre Patronal  
Erdöl Vereinigung (EV)  
Fédération des Enterprises Romandes

Kaufmännischer Verband Schweiz (kvschweiz)  
Handelskammer beider Basel  
Protoscar  
Schweizerischer Arbeitgeberverband  
Schweizerischer Bauernverband (SBV)  
Schweizerischer Carrosserie Verband (VCSI)  
Schweizerischer Gewerbeverband (sgv)  
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)  
Seilbahnen Schweiz  
swisselectric  
Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge (e'mobile)  
Verband der Schweizer Unternehmen (economiesuisse)  
Verband des Strassenverkehrs (strasseschweiz)  
Verband der Schweizerischen Gasindustrie (VSG)  
Verband öffentlicher Verkehr  
Verband Schweizerische Elektrizitätsunternehmen  
Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Rollerimporteure (motosuisse)  
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (autoschweiz)

#### **5.4 Gewerkschaften**

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)  
Travail Suisse

#### **5.5 Gesundheits-, Konsumenten- und Umweltverbände**

Aqua Nostra Schweiz  
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AAU)  
écologie liberale  
Greenpeace  
Konsumentenforum (kf)  
Krebsliga (kl)  
Lungenliga  
Schweizerische Energiestiftung (SES)  
Schweizerischer Bund für Naturschutz (pro natura)  
Stiftung für Konsumentenschutz  
Stiftung Praktischer Umweltschutz (PUSCH)  
Touring Club Schweiz (TCS)  
World Wild Life Fund Schweiz (WWF)  
Verkehrsclub der Schweiz (VCS)

#### **5.6 Andere**

Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL)  
Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen (KKJPD)  
Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter der Schweiz (KVU)  
Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren Konferenz (BPUK)  
Schweizerische Gesellschaft der Lufthygiene-Fachleute (Cerc'l'Air)

Schweizerischer Städteverband (SSV)  
Stadt Zürich  
UREK-N  
Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)