
Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
Telefax 041 228 67 27
justiz@lu.ch
www.lu.ch

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Luftreinhaltung und NIS
3003 Bern

Luzern, 1. September 2009 / RRB-Nr. 1003
2377 / VM-JSD-Umweltetikette

Anhörung Umweltetiketten-Verordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Nach Durchsicht der Vernehmlassungsunterlagen äussern wir uns im Namen und Auftrag des Regierungsrates wie folgt:

1. Allgemeines

Wir begrüssen die Erweiterung der Energieetikette zur Umweltetikette für Personenwagen. Die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen erhalten mehr Informationen über das Verhältnis eines Neuwagens zur Umwelt. Wir anerkennen, wie schwierig es ist, die in diesem Bereich unterschiedlichen Auffassungen und teilweise auch sehr divergierenden Interessen in eine tragbare Lösung zu bringen. Insgesamt erachten wir den vorgelegten Entwurf gerade auch unter diesem Aspekt als ausgewogen.

Im Kanton Luzern läuft zurzeit das Vernehmlassungsverfahren über die Ökologisierung der Fahrzeugsteuern, welche eine vierjährige Steuerbefreiung für Autos der besten Effizienzklasse vorsieht. Aus dieser Optik ist es zu begrüssen, wenn neu auch die Umweltbelastung bei der Kategorisierung berücksichtigt wird.

2. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu den Artikeln 1 und 2

Für alle Fahrzeuge mit Strassenzulassung, welche nicht der LSVA unterstehen, soll eine Umweltetikette erstellt werden. Wir beantragen deshalb eine Ergänzung der Artikel 1 und 2, wonach die Umweltetikette auch für Lieferwagen und Kleinbusse bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sowie für Motorräder eingeführt wird. Für Lieferwagen sind die Grundlagendaten ab 2008 vorhanden.

Zu Artikel 3

In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass die Verordnung nur für Neuwagen gilt. Gebrauchtwagen können auf freiwilliger Basis mit der Umweltetikette gekennzeichnet werden. Im Hinblick darauf, dass der Handel mit Gebrauchtfahrzeugen etwa doppelt so gross ist wie der Neuwagenhandel, sollte die Erfassung von Occasionsautos in Erwägung gezogen werden. Oft entsprechen diese Fahrzeuge zwar nicht mehr der ursprünglichen Typengenehmigung. So kann beispielsweise ein als Personenwagen zugelassenes Fahrzeug später als Lieferwagen verwendet werden. Gewicht, Abgase etc. stimmen nicht mehr mit der ursprünglichen Typengenehmigung überein. Wird aber der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin in die Pflicht genommen, solche Veränderungen umwelttechnisch auszuweisen, wäre ein Obligatorium für Gebrauchtwagen zurück bis zur Abgasstufe Euro-3 möglich (vgl. Bemerkungen zu Artikel 4).

Zu Artikel 4

Die Umweltetikette sollte um ein Erst- und ein Gültigkeitsdatum ergänzt werden, da die Bemessungskriterien für die Etiketle jährlich neu festgelegt werden und rückwirkend zwei Jahre Gültigkeit haben. Für Fahrzeugkäufer ist die Umweltetikette ein Teil der Verkaufsdokumentation. Wenn zu einem späteren Zeitpunkt für das Gebrauchtfahrzeug erneut eine Umweltetikette erstellt wird, ist auf dieser die aktualisierte Einteilung sichtbar.

Absatz 2 Bst. a: Viele Fahrzeuge werden nach und teilweise sogar vor der ersten Zulassung abgeändert. Die technischen Änderungen wie zu Beispiel breitere Reifen, Auspuffanlagen usw. sind zwar prüfungs- und bewilligungspflichtig. Sie beeinflussen jedoch neben dem Abgasverhalten auch häufig die Verbrauchswerte der Fahrzeuge. Es fehlt in der Verordnung eine Vorschrift, die den Fahrzeughalter verpflichtet, bei technischen Änderungen die Auswirkungen auf die Umweltbelastung nachzuweisen. Dieser Mangel muss behoben werden, ansonsten die Umweltetikette zur Farce wird.

Absatz 2 Bst. e: Das Leergewicht ist gegeben und grundsätzlich nicht veränderbar. Da die wenigsten Personenwagen mit dem Leergewicht verkehren, sollte unseres Erachtens zusätzlich die Nutzlast als weiteres Kriterium hinzukommen. Es wirkt sich aus auf den Treibstoffverbrauch.

Absatz 3: Diese Bestimmung führt zu einer rechtsungleichen Behandlung der von Schweizer Importeuren angebotenen Personenwagen gegenüber den direkt importierten, nicht typengenehmigten Personenwagen. Diese Lücke muss der Gesetzgeber schliessen, indem er letztere Fahrzeuge generell der schlechtesten Effizienzkatgorie (G) zuordnet. Es obliegt dann dem Verkäufer bzw. dem Halter nachzuweisen, dass das Fahrzeug einer anderen Katgorie angehört.

Zu Artikel 15

In Absatz 2 werden die Kantone verpflichtet, die nötigen Daten zu liefern. Über die Datenbank MOFIS verfügt der Bund jederzeit über sämtliche relevanten Daten aus den Kantonen. Die Verpflichtung der Kantone kann deshalb ersatzlos gestrichen werden.

Zu Artikel 16

Grundlage für die Berechnung der Umweltbelastungspunkte ist die TARGA-Datenbank des Bundesamtes für Strassen (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 UBP, welche aufgrund der beim ASTRA vorhandenen Emissionsdaten errechnet werden, sollten den Flottenhaltern auf Antrag abgegeben werden. Damit werden die in den Massnahmenplänen der

Kantone geforderten Verbesserungen der Umwelteffizienz von Fahrzeugflotten besser rapportierbar und steuerbar. Auch den privaten Flottenhaltern sollte ein umfassendes Zugriffsrecht auf die detaillierten UBP der einzelnen Emissionen gemäss Artikel 16 ermöglicht werden, damit die Optimierung der Umwelteffizienz von Fahrzeugflotten einfacher dokumentiert und gesteuert werden kann.

Zu Anhang 1

Für Fahrzeuge mit neuartigen Antriebssystemen wird zum Teil erheblich mehr Herstellungsenergie als für bisherige Fahrzeuge benötigt. Da es sich bei Fahrzeugen um Massengüter handelt, sind die Energieaufwendungen und Schadstoffausstösse der Fahrzeugproduktion in ihrer Summe umweltrelevant. Diese Daten sind deshalb bei künftigen Systementscheiden bezüglich alternativen Antrieben und Treibstoffen im Sinne einer Ökobilanz über die gesamte Lebensdauer zu berücksichtigen. Die Grundlagedaten der UBP sollten in dem Sinne erweiterbar sein, dass der Energieaufwand und die Umweltbelastung, welche mit der Herstellung der Fahrzeuge zusammenhängen, eingebaut werden können, sobald diese Daten verfügbar sind und mit vorhandenem Aufwand erhoben werden können.

Zudem halten wir die Berücksichtigung des Lärms, welcher ein Fahrzeug verursacht, als Kriterium bei den UBP für untauglich. Lärmverursachung hängt zu einem grossen Teil von der Bereifung eines Fahrzeugs, vom Strassenbelag und nicht zuletzt von der Fahrweise der Lenkerin oder des Lenkers ab. Wir beantragen deshalb die Streichung des Lärms als Berechnungsgrundlage für die UBP.

Für die Unterscheidung der beiden Partikelfiltersysteme sollte anstelle des unklaren Begriffes „geregelter Partikelfilter“ eine klare emissionsorientierte und systemunabhängige Definition festgelegt werden.

Zu Anhang 3

Die Umweltbelastung soll bei der Einteilung in die Kategorien A bis G gleich stark gewichtet sein wie die Energieeffizienz. Eine unterschiedliche Gewichtung der beiden Kriterien ist nicht zweckmässig. Mit einer Gleichbehandlung wird das System vereinfacht und ist leichter kommunizierbar.

Anhang 5

Die Platzierung der Umweltetikette in den Werbemitteln würde erleichtert, wenn zwei verschiedene Formate zur Verfügung stehen würden. Neben dem Hochformat sollte auch ein Querformat möglich sein. Alle Formate sollten sich zudem gut verkleinern lassen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anregungen.

Freundliche Grüsse



Yvonne Schärli-Gerig
Regierungsrätin