

## Hohe Akzeptanz der Energieetikette für neue Autos

Bern, März 2009. **Seit dem 1. Januar 2003 müssen bekanntlich alle in den Händlerbetrieben und an Autoausstellungen präsentierten neuen Personenwagen mit der Energieetikette gekennzeichnet sein. Die neuesten Kontrollen zeigen jetzt, dass dieses Instrument von Garagen und Kunden immer besser akzeptiert wird.**

Wer es ernst meint mit dem Klimaschutz und deshalb beim Kauf eines neuen Autos ein Modell mit tiefen Verbrauchswerten und geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Erwägung zieht, kommt nicht an der **Energieetikette** vorbei. Im Jahr 2003 auf breiter Front eingeführt und seither alle 2 Jahre mit verschärften Kategoriengrenzen angepasst, erfreut sich dieses Informationsmittel sowohl bei den Garagisten als auch bei den Autokäuferinnen und -käufern zunehmender Beliebtheit. Das ist weiter nicht verwunderlich, denn vor dem Hintergrund der allgemeinen Klimadiskussion nehmen der Treibstoffverbrauch und die Energieeffizienz beim Autokaufentscheid einen immer höheren Stellenwert ein.

Bei den jüngsten Kontrollen zwischen Juli 2007 und Juni 2008 hat der TCS nun festgestellt, dass 82,9 Prozent aller Markenvertreter die Energieetikette konsequent anwenden bzw. dass 92,7 Prozent aller ausgestellten Neufahrzeuge damit ausgestattet sind. Das ist das bisher beste Messergebnis seit Beginn der Kontrollen.

Umso befremdlicher mutet es an, dass die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates (UREK-S) jetzt vorschlägt, im Rahmen eines Bonus-/Malus-Systems die Energieetikette vom Markt zu nehmen. Grundlage für das Bonus-/Malus-System soll nämlich eine neue Etiketle sein, die nach einem komplizierten und teuren Verfahren mit sog. „Umweltbelastungspunkten“ (UBP) auch Luftschadstoffe wie bspw. Stickoxide oder Feinstaub, aber auch Geräuschemissionen berücksichtigt und deshalb in **Umweltetikette** umbenannt würde.

auto-schweiz vertritt die Meinung, dass das geplante neue System im Vergleich zur bestens eingeführten Energieetikette einen Fortschritt vorgaukelt, der in Wirklichkeit keiner ist – im Gegenteil: Für den Konsumenten geht die Transparenz völlig verloren, weil mit der Umweltetikette versucht wird, das relative Bewertungssystem der Energieetikette (Verhältnis des Fahrzeuggewichts zum Verbrauch) mit einem absoluten Bewertungssystem (Umweltbelastungspunkte = UBP) zu kombinieren.

## **Verbrauch zählt dreimal**

Bei näherer Betrachtung zeigt sich ferner, dass die UBP praktisch nur vom Treibstoffverbrauch abhängen. Denn bei den nach der verschärften, ab Herbst 2009 verbindlichen Euro 5-Abgasnorm typengenehmigten Personenwagen werden die Luftschadstoffemissionen auf derart tiefem Niveau sein, dass sie bei der Umrechnung in UPB nur noch marginale Bedeutung haben respektive der Anteil des Verbrauchs an den UBP somit zwischen 70 und 90 Prozent liegen wird.

Aber nicht nur bei den UBP dominiert der Treibstoffverbrauch, sondern bei der geplanten Umweltetikette überhaupt. Der Grund dafür liegt darin, dass der Verbrauch gleich drei Mal in die Berechnung eingeht: Einmal bei der Zuordnung zur Energieeffizienzkategorie und zweimal bei der Berechnung der UBP, d.h. einerseits bei der Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und andererseits bei der Gewichtung der Treibstoffherstellung.

## **Was auto-schweiz will**

Das vorgeschlagene Bonus-/Malus-System inkl. Umweltetikette ist nach Ansicht von auto-schweiz unnötig. Umso mehr, als die Wirkung dieser Massnahme wesentlich geringer ausfallen dürfte, als es die Prognosen der Bundesverwaltung glauben machen wollen. Dies, weil bei den Neuwagenverkäufen bereits seit geraumer Zeit ein deutlicher Trend zu kleineren und effizienteren Fahrzeugen feststellbar ist - ein Trend, der sich mit grosser Sicherheit sogar noch verstärken wird.

Die Autoimporteurenvereinigung favorisiert stattdessen den naheliegenden Weg, sich an die von der EU im Dezember 2008 beschlossenen Reduktionsziele anzulehnen, wobei sie sich dafür einsetzt, dass dem „Sonderfall Schweiz“ (Topografie, säulenpreisbedingt unterdurchschnittliche Verbreitung von Dieselaautos, hoher Allradanteil) gebührend Rechnung getragen wird. Die EU verpflichtet die Hersteller, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss (mithin den Treibstoffverbrauch) der neuen Autos bis 2015 auf 130 g/km und bis 2020 auf 95 g/km zu senken; falls die Autokonzerne die Ziele nicht erreichen, drohen Strafen. Um die aus Umweltschutzgründen zu begrüssende Modernisierung des Fahrzeugparks zu beschleunigen, macht sich auto-schweiz auch dafür stark, dass die anfallenden Strafen zur Verschrottung von über 13 Jahre alten Autos verwendet würden.

## **Weitere Auskünfte:**

Andreas Burgener  
Direktor

Tel: 031 306 65 65  
E-Mail: a.burgener@auto-schweiz.ch