

Sitzung vom 19. September 2018

873. Anfrage (Realitätsnähere Verbrauchs- und Emissionsangaben für Personen- und Lieferwagen [WLTP] und deren Auswirkungen)

Die Kantonsräte Thomas Forrer, Erlenbach, und Max Robert Homberger, Wetzikon, haben am 28. Mai 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Ab September 2018 müssen die Verbrauchswerte von sämtlichen neu zugelassenen Personen- und Lieferwagen in der Schweiz nach dem neuen Testverfahren WLTP (worldwide harmonized light vehicles test procedure) erhoben werden. Das WLTP löst den Europazyklus NEFZ ab, der sich zunehmend als unrealistisch erwiesen hat. Inzwischen liegt der tatsächliche Verbrauch neu zugelassener Personen- und Lieferwagen durchschnittlich um 41% höher als der werkmässig angegebene Verbrauch gemäss NEFZ (vgl. Anfrage KR-Nr.142/2017).

Auch beim WLTP-Verfahren werden die Verbrauchs- und Emissionswerte auf dem Prüfstand und somit unter Laborbedingungen erhoben, doch das Verfahren soll den alltäglichen Fahrbedingungen immerhin näher kommen. Europäische Autoproduzenten gehen davon aus, dass die WLTP-Werte für Fahrzeuge im Durchschnitt um 22% höher liegen als die NEFZ-Werte (und somit immer noch gut 20% unter dem tatsächlichen Verbrauch).

In den Richtlinien des Bundes zum Übergang von NEFZ auf WLTP (Bericht BFE und ASTRA: «Einführung WLTP in der Schweiz, FAQ», Pkte 4 und 5) ist jedoch festgehalten, dass die NEFZ-Werte für die Kennzeichnung von Neufahrzeugen (in Verkaufsunterlagen, Werbung usw.) weiterhin obligatorisch sind, während die WLTP-Werte freiwillig mitgeteilt werden können. Damit entsteht die paradoxe Situation, dass die realitätsnäheren WLTP-Werte zwar den neuen Standard bilden, die Auto-Käuferinnen und -Käufer aber primär über die NEFZ-Werte informiert werden müssen.

Gleichzeitig zeichnen sich mit der Einführung der WLTP-Werte Änderungen im Bereich der Verkehrsabgaben und der CO₂-Bilanz des Kantons Zürich ab.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die vom Bund installierte Informationsbremse gegenüber den Auto-Käuferinnen und Auto-Käufer? Hat der Regierungsrat ein Interesse daran, dass die Bevölkerung des Kantons Zürich mit möglichst realitätsnahen Informationen zum Verbrauch von Neuwagen versorgt wird? Und wenn ja, wie gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass Interessentinnen und Interessenten für Neuwagen garantiert auch über die WLTP-Werte informiert werden?
2. Gemäss Verkehrsabgabengesetz sind leichte Motowagen, die mehr als 130g CO₂/km ausstossen, und Lieferwagen, die mehr als 250g CO₂/km produzieren, vom Ökobonus ausgenommen. Wann werden die WLTP-Werte zur Bemessung des Ökobonus im Kanton Zürich beigezogen?
3. Welche Auswirkung erwartet der Regierungsrat bei voller Berücksichtigung WLTP-Werte für die CO₂-Bilanz des Kantons Zürich? Sind für das CO₂-Senkungsziel auf 2,2 t pro Kopf und Jahr bis 2050 (Szenario «Fortschritt») aufgrund der WLTP-Werte zusätzliche Anstrengungen im Bereich Verkehr nötig?
4. Welche weiteren Bereiche im Kanton Zürich sind in Zukunft vom Wechsel vom NEFZ- auf den WLTP-Zyklus betroffen? Und welche Auswirkungen sind jeweils zu erwarten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Forrer, Erlenbach, und Max Robert Homberger, Wetzikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Kennzeichnung der Personenwagen in Verkaufsstellen und an Ausstellungen sowie im Internet, in Preislisten und in der Werbung mit der Energieetikette ist durch die Energieeffizienzverordnung vom 1. November 2017 (EnEV; SR 730.02) geregelt. Somit liegt die Gesetzgebungskompetenz für den Einbezug der WLTP-Werte (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) in die Energieetikette beim Bund. Der Bundesrat hat am 27. Juni 2018 die Revision der EnEV zur entsprechenden Anpassung der Datengrundlage der Energieetikette beschlossen und auf den 31. Juli 2018 in Kraft gesetzt. Die verbindliche Umstellung auf

WLTP-Werte erfolgt im Bereich der Kundeninformation in der Schweiz auf den 1. Januar 2020. Der Zeitpunkt der verbindlichen Einführung wurde vom Bund aus folgenden Gründen auf dieses Datum gelegt:

- ausreichende Übergangszeit zur Schaffung der notwendigen rechtlichen Grundlagen sowohl auf Stufe Bund als auch in verschiedenen kantonalen Gesetzgebungen;
- Anpassung der IT-Systeme zur Erfassung der Daten bei Bund und Kantonen.

Bis zum 1. Januar 2020 können die Werte zusätzlich zum heute verbindlichen NEFZ-Wert (Neuer Europäischer Fahrzyklus) angegeben werden. Diese Übergangsfrist erscheint aus den erwähnten Gründen als angemessen. Kurzfristigere kantonale Vorgaben wären für die Branche schwierig umzusetzen und aus Kundensicht aus Vergleichsgründen nicht wünschenswert.

Zu Frage 2:

Die Zulassung von Neufahrzeugen ist im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) und seinen Ausführungsverordnungen abschliessend geregelt. Danach ist der Bund für die Erteilung der Typengenehmigungen zuständig. Die kantonalen Strassenverkehrsämter müssen bei der Zulassung von Neufahrzeugen von den vom Bund anerkannten Werten und Daten ausgehen. Es bleibt kein Raum für die Erhebung bzw. Berücksichtigung anderer Daten als derjenigen, die in der Typengenehmigung bzw. im diesbezüglichen Datenblatt des Bundes enthalten sind. Auch bei der Bemessung von Verkehrsabgaben ist ausschliesslich von diesen Daten des Bundes auszugehen.

Der Bundesrat hat in den Unterlagen, insbesondere im Faktenblatt zur EnEV erläutert, wie der Übergang bei den Daten des Bundes zu WLTP-Werten stattfinden wird. Bis Ende 2020 werden entweder direkt gemessene NEFZ-Werte oder aus WLTP-Messungen zurückgerechnete NEFZ-Werte verwendet. Ab 2021 gelten WLTP-Werte.

Zu Frage 3:

Die neuen WLTP-Werte werden sich nicht auf die herausgegebene kantonale CO₂-Bilanz auswirken, da der verkehrsbedingte CO₂-Ausstoss anhand des gesamtschweizerischen Treibstoffabsatzes berechnet wird. Die Herleitung kommt also ohne Verbrauchs- und Emissionsangaben einzelner Fahrzeuge aus.

Auch auf das im Energiegesetz vom 19. Juni 1983 (LS 730.1) festgesetzte Ziel für 2050 (CO₂-Ausstoss von 2,2 t pro Kopf und Jahr) haben die WLTP-Werte keinen Einfluss. Der gesetzliche Wert, der sich auf das Szenario «Fortschritt» der kantonalen Vision Energie 2050 stützt, berücksichtigt zwei Annahmen: Bei den im Jahr 2050 in Verkehr gesetzten Fahr-

zeugen sind die heute als möglich erachteten Effizienzpotenziale ausgeschöpft und ein namhafter Anteil der Flotte wird nicht mehr mit fossilen Treibstoffen angetrieben.

Zu Frage 4:

Anpassungsbedarf ergibt sich für verschiedene Veröffentlichungen und Festsetzungen der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion, die zur Angabe des CO₂-Ausstosses auf Verbrauchsdaten von Fahrzeugen zurückgreifen. So kann z. B. die Erreichung des Ziels 4.2 «Verminderung der Belastung der Umwelt und des Ressourcenverbrauchs» des Gesamtverkehrskonzepts vom 9. Januar 2018 (RRB Nr. 25/2018) nur mit wahrheitsgetreuen Verbrauchs- und daraus hergeleiteten Emissionswerten überprüft werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli