

Sitzung vom 27. März 2013

316. Anfrage (Mit Etikettenschwindel zu tieferen Verkehrsabgaben?)

Die Kantonsräte Andreas Wolf, Dietikon, und Ralf Margreiter, Zürich, haben am 4. März 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Am 1. Januar 2014 tritt voraussichtlich das neue Verkehrsabgabengesetz in Kraft. Dieses sieht vor, Personenwagen der Energieeffizienz-kategorien A und B mit einem maximalen CO₂-Ausstoss von 130g/km einen auf vier Jahre befristeten Rabatt von 80 bzw. 50% zu gewähren.

Gemäss einem Bericht der Tageswoche vom 11. August 2012 ist die Differenz zwischen der für die Energieetikette relevanten Werkangabe und dem Praxisverbrauch in den letzten Jahren stark angestiegen. Betrug der Mehrverbrauch in der Praxis im Jahr 2000 noch 5%, so ist er bis 2011 auf durchschnittlich 17% gestiegen (mit Spitzenwerten bis über 30%). Der Bericht der Tageswoche macht vor allem Fahrzeugoptimierungen der Hersteller für den Prüfstand und zusätzliche energiezehrende Geräte in den Gebrauchswagen für die grossen Differenzen verantwortlich.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat der wachsenden Differenz zwischen Werkangabe und Praxisverbrauch bewusst?
2. Sieht er neben den im obengenannten Artikel erwähnten Gründen weitere Faktoren, die eine so grosse Differenz zwischen Werkangabe und Praxisverbrauch herbeiführen?
3. Sind dem Regierungsrat Bestrebungen bekannt, den steigenden Differenzen zwischen Werkangaben und Praxisverbrauch entgegenzu-steuern?
4. Sind trotz diesen Differenzen die Werkangaben für die Berechnung des Verkehrsabgabenrabatts noch sinnvoll? Was würde aus Sicht des Regierungsrates dagegen sprechen, stattdessen den jeweils vom TCS gemessenen Praxisverbrauch zu verwenden?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Andreas Wolf, Dietikon, und Ralf Margreiter, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Dem Regierungsrat ist die Differenz zwischen Werkangabe und Praxisverbrauch, die in den letzten Jahren in Veröffentlichungen vielfach thematisiert wurde, bekannt.

Zu Frage 2:

Der für die Werkangabe vorgeschriebene Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) stellt ein europaweit einheitliches Bewertungsverfahren dar. Als genormter Fahrzyklus liegt ihm ein Durchschnittsprofil zugrunde, um alle Fahrzeuge miteinander vergleichen zu können. Dieses stimmt mit dem konkreten Nutzungsprofil eines bestimmten Fahrzeuges nie überein. Der individuelle Verbrauch weist in der Praxis insbesondere aus folgenden Gründen immer Unterschiede zur Werkangabe auf: Individueller Fahrstil (sparsam oder offensiv), Einsatzbedingungen (Stadt- und Nahverkehr oder Fernverkehr, Topografie usw.), Verkehrsfluss (freie Fahrt oder stockender Kolonnenverkehr) sowie zusätzliche Sicherheits- und Komfortausrüstungen wie Assistenzsysteme, Klimaanlage, Sitzheizung oder Hundeböden. Ebenfalls von Bedeutung für den Treibstoffverbrauch in der Praxis sind Reifen, Beladung oder Dachträger.

Zu Frage 3:

Gegenwärtig ist europaweit der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) vorgeschrieben, der 1996 eingeführt wurde. In Entwicklung befindet sich der WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), der frühestens 2017 in Europa amtlich Verwendung finden soll.

Zu Frage 4:

Art. 97 Abs. 5 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) bestimmt, dass sich die Ermittlung des Treibstoffverbrauches und der CO₂-Emissionen nach den Bestimmungen der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen mit den nachfolgenden Änderungen richtet. Die so bestimmten Werte werden für die Werksangaben sowie die amtlichen Papiere der EU und der Schweiz verwendet, insbesondere für die Typengenehmigung, die Fahrzeugausweise und die Energieetikette für Personenkraftwagen. Dadurch werden immer Werte ver-

wendet, die auf die genau gleiche Art erhoben wurden und damit einen Vergleich für alle Fahrzeuge in ganz Europa zulassen. Für die Energieetikette und die Verkehrsabgaben sind nur diese amtlichen Werte verwendbar, weil sie für alle Fahrzeuge vorliegen und über die amtlichen Papiere (Fahrzeugausweise) und das amtliche Fahrzeugregister des Bundes (MOFIS) sicher und elektronisch einfach abrufbar sind. Demgegenüber sind die vom TCS für einzelne Fahrzeugtypen gemessenen Verbrauchswerte für die Verkehrsabgaben von vornherein nicht geeignet, weil sie bei Weitem nicht für alle in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugtypen vorliegen, nicht auf einem amtlich geregelten Messverfahren beruhen und mit ihnen als zürcherische Insellösung schon interkantonal die Vergleichbarkeit nicht mehr gegeben wäre.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi