

A N F R A G E von Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) und Max Homberger (Grüne, Wetzikon)

betreffend Realitätsnähere Verbrauchs- und Emissionsangaben für Personen- und Lieferwagen (WLTP) und deren Auswirkungen

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 2,2t 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?

Thomas Forrer
Max Homberger