

Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am 31. Mai 2016

Geschäftszahl (GZ): BMWFW-10.101/0206-IM/a/2016

- In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 8790/J betreffend "Energieeffizienzverordnung verschlechtert Kraftstoffqualität", welche die Abgeordneten Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen am 31. März 2016 an mich richteten, stelle ich fest:

**Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:**

Das Schreiben nicht, die Einschätzung schon. Der Industrieverband der europäischen Additivhersteller (ATC) spricht sich jedoch nicht gegen die Wirksamkeit der Additivierung im Sinne einer Energieeffizienzverbesserung, sondern lediglich gegen eine prinzipielle gesetzliche Vorgabe zur Beimengung einer bestimmten Menge von Additiven aus. Der ATC bestätigte in seinem Schreiben, dass eine zunehmende Beimischung von Additiven die Treibstoffqualität und damit die Sauberkeit der Verbrennung und Motorleistung erhöht und sich daraus eine Treibstoffersparnis ergeben kann.

**Antwort zu den Punkten 2 und 3 der Anfrage:**

Die europäischen Kraftstoffe befinden sich im Verhältnis zum weltweiten Standard qualitativ bereits auf einem hohen Niveau. Der in Österreich erhältliche Dieseldieselkraftstoff laut ÖNORM EN 590 basiert auf der europäischen Norm EN 590 des European Committee for Standardization, welche einen einheitlichen europäischen Standard für die Qualitätserfordernisse bei Dieseldieselkraftstoffen festlegt.

Der in der Richtlinienverordnung zum Energieeffizienzgesetz (EEffG) formulierte Anreiz zielt auf eine darüber hinausgehende Beigabe von Additiven mit speziellen Produkteigenschaften ab, nämlich Reinigungs- und Reinalteadditive, die zu einer weiteren Effizienzverbesserung führen sollen.

#### **Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:**

Im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur Richtlinienverordnung Energieeffizienz ging die Stellungnahme eines Additivherstellers ein. In dieser wurde behauptet, dass die Richtlinienverordnung eine Mindestmenge für die Dosierung von Additiven gesetzlich vorschreibe. Weder im EEffG noch in der Richtlinienverordnung wird jedoch der Einsatz von Additiven vorgeschrieben. Durch ein standardisiertes Prüfverfahren wird eine negative Auswirkung auf die Qualität der Diesel-Kraftstoffe ausgeschlossen. Der Argumentation kann daher nicht gefolgt werden.

#### **Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:**

Grundsätzlich liegt es in der Entscheidungsfreiheit der Mineralölfirmen, ob und in welchem Ausmaß Treibstoffen Additive beigemischt werden. Mit der Richtlinienverordnung wurde Treibstofflieferanten die Möglichkeit eröffnet, ihren Produkten zusätzliche Eigenschaften zugunsten der Konsumenten und der Energieersparnis zu geben und diese nach den darin beschriebenen Kriterien und Dokumentationsanfordernissen als Energieeffizienzmaßnahme von der Monitoringstelle Energieeffizienz anrechnen zu lassen.

#### **Antwort zu den Punkten 6 und 10 der Anfrage:**

Als Grundlage wurde der Kurzbericht von Univ.-Prof. DI Karl Rose herangezogen, der sich auf verfügbare Studien zur Verwendung von Additiven stützt, deren Kraftstoffeinsparwirkung unter anderem über standardisierte CEC-Testverfahren belegt wurden. Zusätzlich fanden Gespräche mit Additivherstellern statt. Der genannte Kurzbericht

diente als Grundlage für die Entscheidung, dass Reinigungs- und Reinhalteadditive eine Energieeffizienzmaßnahme darstellen können.

Damit eine Einsparwirkung in Höhe von 2,6% über die Beimischung von Reinigungs- und Reinhalteadditiven von der Monitoringstelle Energieeffizienz anerkannt werden kann, ist diese laut den Dokumentationsanforderungen der Richtlinienverordnung durch eine für derartige Untersuchungen gemäß EU-Verordnung 765/2008 akkreditierte unabhängige Prüfstelle nachzuweisen. Dieser Nachweis muss einerseits auf Basis geeigneter standardisierter Prüfverfahren erfolgen und andererseits hinsichtlich Referenzkraftstoff, Fahrzeugmotoren und Fahrverhalten (Kraftstoffverbrauch) repräsentativ für Österreich sein.

#### **Antwort zu den Punkten 7 bis 9 der Anfrage:**

Der Kurzbericht von Univ.-Prof. DI Karl Rose ist eine objektive Kurzexpertise zur Wirkung von Kraftstoffadditiven verschiedener auf dem Markt befindlicher Hersteller. Es wurden darin sowohl internationale Forschungsergebnisse als auch Gespräche auf Expertenebene, inklusive der Universitätsebene, einbezogen. Der Bericht umfasst insgesamt siebzehn Seiten und beinhaltet neben den Quellenangaben zu weiterführenden und korrespondierenden internationalen Studien auch eine Referenzdokumentation. Der im Auftrag des Fachverbandes Energiehandel der Wirtschaftskammer Österreich erstellte Bericht liegt bei der Monitoringstelle Energieeffizienz auf und wird von dieser auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

#### **Antwort zu den Punkten 11 und 12 der Anfrage:**

Zahlen über den Absatz von Reinigungs- und Reinhalteadditiven sowie Daten über die Lieferanten dieser Additive liegen dem Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft nicht vor. Die Monitoringstelle Energieeffizienz verfügt über ausreichende Einsichtsrechte, um die gemeldeten Maßnahmen zu evaluieren und zu verifizieren.

**Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:**

Der vollständige Satz lautet: "Damit ist bei gleicher Kilometerleistung ein geringerer Kraftstoffverbrauch **verbunden**." Klar ist, dass die tatsächliche Einsparwirkung neben der Beimischung von Reinigungs- und Reinhalteadditiven auch vom Verhalten der Endverbraucher, wie etwa dem Fahrverhalten, oder von Streckenführung sowie klimatischen Verhältnissen abhängt.

Dr. Reinhold Mitterlehner

