



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0003-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 8. April 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 8. Februar 2016 unter der **Nr. 8021/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausweitung des Abgasskandals I - Abgasverhalten von PKW weiterer Hersteller, Rolle von Zulieferern, Aktivitäten in anderen Staaten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die staatlichen Behörden der USA sich nicht mit den ersten Vorschlägen des VW-Konzerns für die Sanierung der illegal ausgerüsteten Fahrzeuge zufriedengaben, sondern sowohl in technischer Sicht als auch im Hinblick auf Konsumentenschutz und -entschädigung entsprechende Klärungen und Nachbesserungen durchsetzten und dem auch mit staatlichen Klagsdrohungen Nachdruck verliehen?*
- *Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen, um darauf hinzuwirken, dass österreichische Kunden des VW-Konzerns ähnliche Unterstützung von staatlicher Seite erfahren wie Kunden in den USA?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger wie zu Beginn des Abgasskandals auch weiterhin nicht mehr als das Unvermeidliche getan haben, also das Gegenteil der US-Behörden: Werden Sie dies nun ändern? Wenn nein, warum nicht?*

Dazu möchte ich festhalten, dass einerseits das Vorgehen der staatlichen Behörden der USA aufgrund der unterschiedlichen Abgasbestimmungen und des unterschiedlichen Rechtssystems nicht auf Österreich umgelegt werden kann, andererseits fallen Angelegenheiten der

Strafrechtspflege und zivilrechtlicher Schadenersatzansprüche nicht in den Vollzugsbereich meines Ressorts.

Zu den Fragen 4 bis 14, 21 bis 24, 26 sowie 38 bis 41:

- *Ist Ihnen bekannt, dass in Frankreich von staatlicher Seite (im Übrigen unter politischer Verantwortung einer sozialdemokratischen Ministerin) a) Nachttests zum Abgasverhalten auch an nicht in Frankreich EU-typgenehmigten Pkw vorgenommen wurden, b) die dabei offenkundig nicht nur bei Renault-Modellen aufgedeckten Fragwürdigkeiten zumindest teilweise sukzessive öffentlich gemacht wurden?*
- *Wieso kann Frankreich über zB Renault hinaus auch in Sachen nichtfranzösischer Hersteller sehr wohl wirksam handeln, während doch den "gebetsmühlenartigen" (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen, was analog bei zB in Deutschland EU-typgenehmigten Fahrzeugen auch für Frankreich und seine Regierung gelten müsste?*
- *Welche Informationen zu welchen Herstellern liegen Ihnen offiziellerseits im Einzelnen seit wann von Seiten Frankreichs bzw der dortigen für EU-Typgenehmigungen zuständigen Stelle vor?*
- *Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Frankreich und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben:*
- *Warum nicht?*
- *Falls Sie die Auskunft zu Frage 5 und/oder 6 und/oder 7 und/oder 8 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass in Belgien im Zusammenhang mit dem Abgasverhalten von Opel-Fahrzeugen vor und nach Werkstättenaufenthalten aufklärungsbedürftige Ungereimtheiten aufgedeckt wurden?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits a) zu Fahrzeugen des GM-Konzerns bzw. des Herstellers Opel, b) zu den diesbezüglichen Erkenntnissen in Belgien vor?*
- *Welche Konsequenzen haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus wann im Einzelnen gezogen?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Opel betreffenden Erkenntnissen der DUH bei unabhängigen in der Schweiz durchgeführten Tests und den Opel betreffenden Vorkommnissen in Belgien und den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?*
- *Falls Sie die Auskunft zu Frage 11 und/oder Frage 12 und/oder Frage 13 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?*

- *Ist Ihnen bekannt, dass in den Niederlanden bei von staatlicher Seite beauftragten Tests grobe, offensichtlich temperaturabhängige bzw. -gesteuerte Unregelmäßigkeiten beim NOx-Ausstoß eines Mercedes-Benz C-Klasse "bluetec"-Dieselmodells aufgedeckt wurden, die vom Hersteller mit einer Abschaltvorrichtung erklärt wurden, und dass bei anderen Tests mit diesem Pkw-Modell (DUH/FH Bern) auch noch andere Nox-Ungereimtheiten auftraten?*
- *Wieso können die Niederlande in Sachen Abgasskandal bei deutschen Herstellern sehr wohl wirksam handeln, während doch den "gebetsmühlenartigen" (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits zu den Aktivitäten der Niederlande im Zusammenhang mit dem Abgasskandal vor?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Falls Sie die Auskunft zu Frage 22 und/oder 23 und/oder 24 und/oder 25 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass mittlerweile auch von anderen Fabrikaten als solchen des VW-Konzerns Nachweise vorliegen, dass das Abgasverhalten (insbesondere auch bei gesundheitsschädlichen Stickoxiden/NOx) je nach Zahl der bewegten Achsen unterschiedlich ausfällt, zB von einem Opel-Modell?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Anstrengungen unternommen um zu klären, ob es sich hierbei um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des EU- und des nationalen Rechts handelt? Wenn ja welche?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen im Sinne von Frage 39 gezogen und/oder keine Anstrengungen im Sinne von Frage 40 unternommen haben: Warum nicht?*

Wie bereits in früheren im gegenständlichen Zusammenhang ergangenen Anfragebeantwortungen ausgeführt, weise ich nochmals darauf hin, dass aufgrund der geltenden unionsrechtlichen Bestimmungen und der darin enthaltenen Zuständigkeitsregeln die Kontrolle der Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen von der Genehmigungsbehörde durchzuführen ist, welche die relevante EG-Typgenehmigung erteilt hat. Wie bereits mein Amtsvorgänger betont hat, hat Österreich bislang keine EG-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von solchen Fahrzeugen oder eine sogenannte EG-Gesamtbetriebserlaubnis für solche Fahrzeuge erteilt und ist daher auch nicht von anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union bzw. deren Genehmigungsbehörden mit Aufgaben der Nachprüfungen zu befassen.

Andere Mitgliedstaaten als derjenige, der die Typgenehmigung erteilt hat, können eigene Nachprüfungen durchführen, wenn sie der Ansicht sind, dass ein Verstoß gegen die Rechtsvorschriften vorliegt. Da das Ergebnis solcher Prüfungen im gegenständlichen Zusammenhang am aktuellen Kenntnisstand allerdings nichts ändern würde und die zuständige Genehmigungsbehörde bereits entsprechende Ermittlungen eingeleitet hat, ergibt sich im Vollzugsbereich meines Ressorts somit nicht nur keine Zuständigkeit sondern auch keine Notwendigkeit, zusätzliche und redundante Nachprüfungen durchzuführen.

Den auch in der gegenständlichen Anfrage neuerlich an die politische und beamtete Ebene meines Ressorts gerichteten Vorwurf einer unzulässigen Untätigkeit weise ich daher zurück und halte dazu abschließend fest, dass Verbesserungen im europäischen Typengenehmigungssystem sinnvollerweise nur in einem gesamteuropäischen Kontext zu realisieren sind.

Zudem können auch andere europäische Behörden in den Fällen, in denen die Emissionsgenehmigung bzw. die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung von einem anderen Mitgliedsstaat erteilt wurde, nur den Mitgliedsstaat, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat, ersuchen, diesbezügliche Ermittlungen aufzunehmen. Weitere Möglichkeiten stehen auf Grundlage geltenden Unionsrechts derzeit nicht zur Verfügung.

Österreich nimmt an den informellen Treffen der Typgenehmigungsbehörden und der Kommission zum Erkenntnisaustausch und zur Abstimmung der Messkampagnen teil. Bislang liegen nur vom deutschen Kraftfahrt-Bundesamt offizielle Informationen hinsichtlich Volkswagen vor. Die anderen Mitgliedsstaaten, die sich an Messkampagnen beteiligen, haben noch keine gesicherten Erkenntnisse und daher noch keine offiziellen Informationen ausgesendet. Da mit Ausnahme des „VW-Falles“ bislang weder Frankreich noch ein anderer Mitgliedsstaat einen gesicherten Nachweis einer Abschaltvorrichtung erbringen konnte, können auch keine weiterführenden rechtlich wirksamen Maßnahmen ergriffen werden.

Lediglich in einem Fall wurde in Frankreich im Rahmen der normalen Serien-Übereinstimmungsprüfungen eine Überschreitung beim Prüfstandtest festgestellt. Dazu werden derzeit die Verbesserungsmaßnahmen geprüft und nach Genehmigung durch die französische Typgenehmigungsbehörde wird eine entsprechende Rückrufaktion veranlasst werden. Mein

Ressort wird selbstverständlich die vorschriftsmäßige Durchführung dieser Rückrufaktion überwachen.

In den Niederlanden werden – nach inoffiziellen Informationen - derzeit sogenannte PEMS-Tests durchgeführt. Sobald gesicherte Ergebnisse vorliegen, werden die Niederlande die anderen Mitgliedsstaaten informieren. Die Niederlande gehen beispielsweise derzeit davon aus, dass solche Ergebnisse nach dem Sommer 2016 vorliegen werden.

Belgien hat bislang Österreich weder offiziell noch inoffiziell informiert. Belgien hat auch bislang nicht an den informellen Treffen der Typgenehmigungsbehörden und der Kommission zum Erkenntnisaustausch und zur Abstimmung der Messkampagnen teilgenommen.

Zu den Fragen 15 bis 20 und 25:

- *Ist Ihnen bekannt, dass in Schweden der Anti-Korruptions-Staatsanwalt in Sachen VW wegen schweren Betrugs (vor-)Ermittlungen eingeleitet hat, bewusst trotz der in Deutschland laufenden Aktivitäten rund um den Abgasskandal?*
- *Wieso kann Schweden in Sachen VW sehr wohl wirksam handeln, während doch den "gebetsmühlenartigen" (Zitat APA) Erklärungen Ihres Amtsvorgängers zufolge Staaten wie Österreich bei in Deutschland typgenehmigten Fahrzeugen gar nichts tun können und brauchen?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen offiziellerseits zu den Aktivitäten Schwedens im Zusammenhang mit dem Abgasskandal vor?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Schweden und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?*
- *Falls Sie die Auskunft zu Frage 16 und/oder 17 und/oder 18 und/oder 19 verweigern: Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt die Nichtbeantwortung?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen aus den Erkenntnissen in Schweden und/oder den Ihnen darüber zugegangenen Informationen gezogen haben: Warum nicht?*

Ich verweise nochmals darauf, dass Angelegenheiten der Strafrechtspflege nicht in den Zuständigkeitsbereich des bmvit fallen und meinem Ressort auch keine offiziellen Informationen aus Schweden bekannt sind.

Zu den Fragen 27 bis 33:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die von den Vertretern Ihres Hauses im Namen der Republik im TCMV (Technical Committee on Motor Vehicles) der EU unterstützte Position (großzügige Abweichungsfaktoren von zunächst 2,1 und später 1,5 und terminlich entspanntes schrittweises Inkrafttreten) für die künftigen EU-Abgastests vom Umweltausschuss des Europaparlaments mit deutlicher Mehrheit abgelehnt wurde, sowohl aus inhaltlichen als auch aus formalen Gründen?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen daraus gezogen haben: Warum nicht?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass auch der Rechtsausschuss des Europaparlaments die Position von TCMV und Verkehrsministerrat mehrheitlich zurückgewiesen hat, weil diese versucht im Wege einer technischen Arbeitsgruppe die klar artikulierte EU-Gesetzgebung zum Thema NOx-Grenzwert für Pkw zu "korrigieren" bzw. in entscheidenden Punkten geradezu ins Gegenteil zu verdrehen, was das Mandat einer solchen Arbeitsgruppe insbesondere auch formal bei weitem überdehnt?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Ihre Vertreter im TCMV angewiesen, künftig keine mit den Regeln der EU-Gesetzgebung unvereinbaren Positionen in diesem Gremium mehr zu vertreten? Wenn ja, wann, wenn nein warum nicht?*
- *Ist Ihnen bekannt, dass Ihre österreichischen ParteigenossInnen im EP ebenfalls eine sehr kritische Haltung zum mit ihrer Unterstützung zustande gekommenen Beschluss des Verkehrsministerrats und zur autolobbygerechten "Positionierung" Österreichs im TCMV in Sachen NOx und Abweichungsfaktoren vertreten?*

Inzwischen ist auch das zweite Paket mit Vorschriften für die Tests von Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions/RDE) dem Rat und dem Europäischen Parlament unterbreitet worden und die Kommission kann die Verordnungen nach der Zustimmung im Europäischen Parlament am 3.2.2016 und jener im Rat am 12.2.2016 nunmehr erlassen.

Eine „autolobbygerechte Positionierung“ von Vertreterinnen oder Vertretern meines Ressorts ist mir in diesem Zusammenhang nicht bekannt, vielmehr sehe ich in den vorliegenden Beschlüssen ein Ergebnis, das sich am Zustandekommen von in kurzer Zeit technisch umsetzbaren Lösungen zu orientieren hatte.

Zu den Fragen 34 bis 37:

- *Ist Ihnen bekannt, dass ein ausgewiesener deutscher Fachmann für das Gebiet Abgastests und Abgasbetrug bereits bei einer großen Publikumsveranstaltung der AK in Wien vor drei Monaten unüberhörbar und wiederholt darauf hingewiesen hat, dass bessere Schadstoffwerte bei kaltem Motor als bei betriebswarmem Motor - wie nunmehr laut Agenturmeldung vom 16.12.2015 an einem Schweizer Prüfstand bei einem Mercedes C-Klasse Diesel-Pkw festgestellt - nicht auf "natürlichem" Weg, sondern nur mit entsprechend situationsabhängiger "Steuerung" zustande kommen können?*
- *Welche Konsequenzen a) haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger daraus gezogen, b) werden Sie bis wann daraus ziehen?*
- *Haben Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger insbesondere Anstrengungen unternommen um zu klären, ob es sich hierbei um eine verbotene Abschaltvorrichtung im Sinne des EU- und des nationalen Rechts handelt? Wenn ja welche?*
- *Falls Sie bzw. Ihr Amtsvorgänger keine Konsequenzen im Sinne von Frage 35 gezogen und/oder keine Anstrengungen im Sinne von Frage 36 unternommen haben: Warum nicht?*

Die zuständigen Typgenehmigungsbehörden arbeiten derzeit an der Entwicklung von nachvollziehbaren Prüfungen, um eventuell vorhandene Abschaltvorrichtungen zu erkennen. Nach den derzeitigen Vorschriften ist es zulässig, dass unter bestimmten Betriebszuständen andere Emissionsminderungsstrategien zur Anwendung kommen. Wie weit diese Anwendung gerechtfertigt ist, wird derzeit bereits in der oben genannten informellen Arbeitsgruppe der Mitgliedsstaaten und der Kommission diskutiert.

In meinem Ressort werden alle Maßnahmen ergriffen, die aufgrund sodann vorliegender Ergebnisse der Untersuchungen und Mitteilungen durch die jeweils zuständige Typgenehmigungsbehörde erforderlich werden.

Zu Frage 42:

- *Nachdem selbst das Deutsche Bundes-Verkehrsministerium betont, dass Tests in anderen Staaten bei dort im Markt befindlichen Fahrzeugen möglich und zulässig sind: Werden Sie dennoch wie Ihr Amtsvorgänger weiter darauf beharren, dass Tests zur Kontrolle tricksender oder gar betrügender Hersteller nicht nötig sind?*

Eine derartige Ansicht ist von meinem Amtsvorgänger nicht vertreten worden und wird auch von mir im gegenständlichen und für den Vollzugsbereich meines Ressorts relevanten kraftfahrrechtlichen Zusammenhang unter Hinweis auf die im geltenden Unionsrecht und in den

nationalen Vorschriften klar geregelten Zuständigkeiten nicht vertreten werden. Wie bereits erwähnt ist die Kontrolle der Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen von der Genehmigungsbehörde durchzuführen, welche die relevante Genehmigung erteilt hat.

Zu den Fragen 43 bis 46:

- *Werden Sie aufgrund der Tatsache, dass der breiten Öffentlichkeit in Österreich nach wie vor keine belastbaren und technisch im Einzelnen nachvollziehbaren Informationen über die konkret im Rahmen des geplanten Rückrufs von 388.000 Fahrzeugen des VW-Konzerns vorgesehenen Maßnahmen (zB. Welche Art von Software-Änderung bzw. welche Hardware-Änderung wird wo konkret vorgenommen?) vorliegen, für entsprechende detaillierte Informationen sorgen? Bitte um konkrete Beantwortung im Einzelnen.*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden Sie aufgrund der Tatsache, dass der breiten Öffentlichkeit in Österreich keine belastbaren und technisch im Einzelnen nachvollziehbaren Informationen über die konkreten Auswirkungen (zB: Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf das Abgasverhalten am Prüfstand und im Realbetrieb? Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf den Treibstoffverbrauch und damit den CO2-Ausstoß? Welche konkreten Auswirkungen hat dieser Eingriff auf die Motorleistung?) der konkret im Rahmen des geplanten Rückrufs von 388.000 Fahrzeugen des VW-Konzerns vorgesehenen Maßnahmen vorliegen, für a) entsprechende detaillierte Nachkontrolle, b) entsprechende detaillierte Informationen sorgen? Bitte um konkrete Beantwortung im Einzelnen.*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Das deutsche KBA hat Österreich darüber informiert, dass bei bestimmten Fahrzeugen des VW-Konzerns Rückrufaktionen durchgeführt werden, bei denen teilweise nur geänderte Software in der Motorsteuerung installiert wird und teilweise zusätzlich ein Bauteil in den Ansaugtrakt eingebaut wird. Nach meinem Kenntnisstand ist es nicht möglich, bei allen auf den ersten Blick gleichen Motoren die gleiche Software zu verwenden. Diese muss für jede Fahrzeugkonfiguration angepasst werden. Zudem ist es auf Basis des geltenden EU-Rechts derzeit nicht möglich, in den Quellcode der Software Einsicht zu nehmen.

Das KBA prüft anhand von Messungen – sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße – nach, ob mit der von VW geplanten Änderung die Emissionsbestimmungen ausnahmslos eingehalten werden und ob sich Änderungen hinsichtlich des Abgasverhaltens, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung und der Geräuschentwicklung ergeben. Gemäß der offiziellen

Mitteilung des KBA enthalten die in den jeweiligen Mitteilungen angeführten Fahrzeuge in der geänderten Ausführung keine verbotene Abschaltvorrichtung mehr, die Vorschriften hinsichtlich der Emissionsgrenzwerte und der Dauerhaltbarkeit werden eingehalten, es tritt keine Änderung hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs bzw. der CO₂-Emissionen auf, die Motorleistung ändert sich nicht und das Geräuschverhalten bleibt auch unverändert. Darüber werden die betroffenen Fahrzeugbesitzer vom Generalimporteur im Informationsschreiben zur Rückrufaktion unterrichtet.

Mag. Gerald Klug