

**Dokumenten-anfrage**  
gem. § 31f GOG-NR

der Abgeordneten Georg Willi, Christiane Brunner; Berivan Aslan; Matthias Köchl;  
Wolfgang Pirkhuber

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Verhandlungen über einen neuen Europäischen Prüfzyklus für Kfz -  
Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV)

Anlässlich des Abgasskandals rund um den VW-Konzern wird endlich breiter wahrgenommen, dass sämtliche Dieselfahrzeuge auf der Straße einen viel höheren Schadstoff-Ausstoß haben als auf dem Papier ihrer Typgenehmigung. So werden die Grenzwerte (z.B. 80 mg/km Stickoxide für Euro-6-Diesel-PKWs) bei Messungen auf der Straße zum Teil um das 20-fache überschritten. Mitschuld ist das aktuelle Labor-Testverfahren (NEZD), das bei der Typenprüfung zu Anwendung kommt.

Das NEZD soll künftig durch ein neues, realitätsnäheres Testverfahren (WLTP) ersetzt werden.

Außerdem sollen die Laborwerte durch Abgasmessungen im realen Straßenverkehr (RDE – real driving emissions) überprüft werden.

Derzeit laufen in Brüssel Verhandlungen zwischen VertreterInnen der Mitgliedsstaaten sowie der EU-Kommission über den Zeitpunkt der Einführung des neuen Testverfahrens sowie über einen so genannten Konformitätsfaktor (KF), der die erlaubte Abweichung der Abgaswerte im realen Straßenbetrieb vom Wert gemäß WLTP festlegt.

Diese Verhandlungen laufen insbesondere im „Technical Committee on Motor Vehicles“ (TCMV), welches zuletzt am 6. Oktober 2015 in Brüssel tagte.

Geht es nach der EU-Kommission, soll der neue WLTP-Test im Jahr 2017 eingeführt werden. Bis 2019 sollen laut Kommissionvorschlag die Abgaswerte im realen Straßenverkehr 60% höher sein dürfen als bei den Labortests (d.h. ein KF von 1,6). Umweltverbände und Grüne setzen sich dafür ein, dass die Abgaswerte auch im Echtbetrieb möglichst vollständig eingehalten werden (KF nahe bei 1,0). Hingegen wollen Autokonzern-Lobbys über ihre politischen Helfershelfer den bisherigen legalen Betrug weiterführen, der Gesundheit und Umwelt belastet: Laut Medienberichten setzt sich eine Gruppe von Mitgliedsstaaten für einen Konformitätsfaktor von 3,3 ein. Demnach dürften Autos im Normalbetrieb auf der Straße über drei Mal so viele Stickoxide ausstoßen wie im Labor ermittelt (bzw. am Typenschein vermerkt). Das wäre nichts anderes als die Fortführung des legalisierten gesundheitsgefährdenden Betrugs mit Motoren, die auf genormte Testverfahren hin optimiert werden.

Laut aktuellen internationalen Medienberichten soll auch Österreich zu dieser Gruppe von Mitgliedsstaaten gehören, die sich für weiteren „legalen Betrug“ bei der Kfz-Typenprüfung einsetzen.

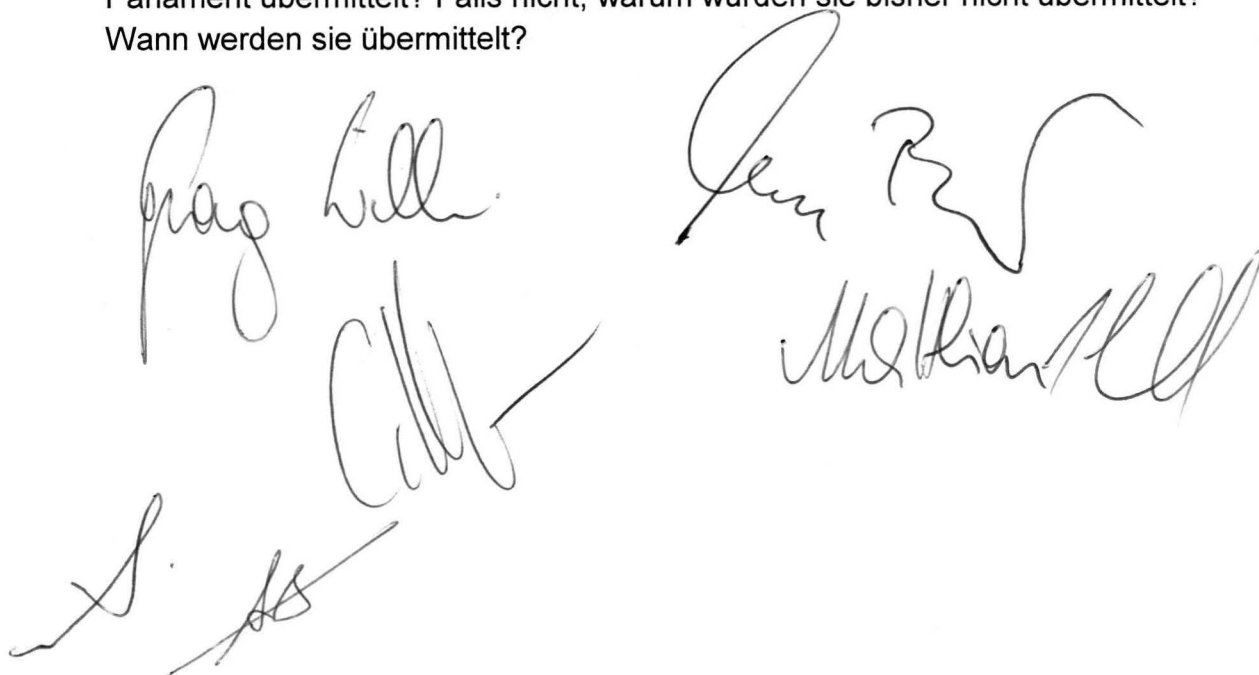
Bis zum 16. Oktober 2015 mussten die Mitgliedsstaaten ihre Positionen schriftlich übermitteln. Schon Ende Oktober tagt das TCMV wieder, am 17. November tagt der Komitologie-Ausschuss. Die Regelungen für die Einführung der neuen Testverfahren könnten dann schon beschlossen werden.

Von einer umfassenden und vollständigen Unterrichtung des Nationalrats durch die Bundesregierung kann in dieser Angelegenheit nicht die Rede sein. Dem Nationalrat liegen keinerlei Dokumente, Berichte, Informationen oder Mitteilungen zu diesen Verhandlungen vor.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

## Dokumentenanfrage

1. Welche Vorlagen, Dokumente, Berichte, Informationen und Mitteilungen zu den Verhandlungen für die Einführung eines neuen EU-weiten Prüfzyklus für Kfz sind in den letzten 3 Monaten im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingelangt?
2. Welche Vorlagen, Dokumente, Berichte, Informationen und Mitteilungen zu den Verhandlungen für die Einführung eines neuen EU-weiten Prüfzyklus für Kfz wurden in den letzten 3 Monaten vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erstellt?
3. Welche Position zur Einführung eines neuen EU-weiten Prüfzyklus haben Sie bis 16. Oktober an die EU-Kommission übermittelt?
4. Wann wurden die allenfalls vorliegenden Dokumente dem österreichischen Parlament übermittelt? Falls nicht, warum wurden sie bisher nicht übermittelt? Wann werden sie übermittelt?



Handwritten signatures of the members of parliament who submitted the inquiry. The signatures are written in black ink and are somewhat stylized. There are four distinct signatures visible, with some overlapping.

