

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Georg Willi, Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde

## **betreffend Abschaffung des Dieselprivilegs in Österreich**

eingbracht im Zuge der Debatte über den Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 1389/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend Abgasskandal: Zum Schutz der VerbraucherInnen, der Gesundheit und der Umwelt den Betrug beim Schadstoffausstoß von Kfz wirksam beenden und bestrafen! (874 d.B.)

## **BEGRÜNDUNG**

Diesel hat einen Marktanteil von 75 Prozent aller in Verkehr gesetzten Treibstoffe in Österreich. 57 Prozent der PKW-Flotte sind Dieselaautos, dazu kommen dieselbetriebene LKWs, Kleintransporter und hunderttausende zusätzliche Dieselfahrzeuge. In Österreich wurden im Jahr 2010 dreimal so viel Diesel verkauft wie noch 1990. Haupttreiber und Ursache hinter dem Dieselboom ist die starke steuerliche Begünstigung von Diesel im Vergleich zu Benzin. Der Mineralölsteuersatz auf Diesel beträgt 39,7 Cent pro Liter, jener auf Benzin 48,2 Cent pro Liter. Das „Dieselprivileg“ beträgt somit 8,5 Cent pro Liter - unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer sogar 10,2 Cent. Laut Wirtschaftsministerium liegt der Bruttopreis für Dieseldieselkraftstoff in Österreich damit um 12 Cent pro Liter unter dem EU-Durchschnitt. Die niedrigen heimischen Dieselpreise führten nicht nur zu einem Boom am heimischen Auto-Markt für Dieselfahrzeuge, sondern auch zu einem „Tanktourismus“. Viele LKW-Firmen legen ihre Routen absichtlich durch Österreich, um hier billigen Diesel tanken zu können.

Aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gesichtspunkten ist das Dieselprivileg nicht zu rechtfertigen:

- **Dieselabgase verpesten unsere Atemluft.** Diesel-PKW verursachen typischerweise 10 Mal höhere Stickoxid (NOx)-Emissionen als Benzin-PKWs. 60 Prozent der NOx-Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr und dort im überwiegenden Maß von Dieselfahrzeugen. Österreich hat vor allem durch den hohen Dieselanteil große Probleme die EU-weiten NOx-Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In der gesamten EU ist nur Luxemburg noch weiter von seinen NOx-Minderungszielen entfernt.
- **Diesel ist ein Klimakiller.** Pro Liter verbranntem Treibstoff entsteht bei Diesel 13 Prozent mehr klimaschädliches CO<sub>2</sub> als bei Benzin.

Nach den europaweit geltenden EU-Abgasgrenzwerten (EURO 6) dürfen Diesel-PKW um ein Viertel mehr Stickoxide ausstoßen als Benziner. Im Zuge des so genannten VW-Skandals wurde allerdings deutlich, dass die realen Abgaswerte im Straßenverkehr bei den meisten Diesel-PKWs um ein Vielfaches über diesen Grenzwerten liegen. Der VW-Konzern musste die Verwendung von illegalen Abschalt-Einrichtungen zur Manipulation von Labortests mittlerweile zugeben. Wie viele unabhängige Abgastests nun bestätigen, verfehlen nicht nur Dieselaautos des VW-Konzerns die NOx Grenzwerte: nur die allerwenigsten Dieselaautos am gesamten

PKW-Markt halten die gesetzlichen NOx-Emissionen im realen Straßenverkehr ein. Einige Modelle überschritten die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte auf der Straße um mehr als das 20-fache, obwohl diese von sämtlichen Modellen am Papier erfüllt wurden. Autoherstellern gelang die Einführung eines standardisierten Testverfahrens (Neuer Europäischer Fahrzyklus), das nachweislich Tür und Tor für einen legalen Abgasbetrug öffnete.

Im Oktober 2015 wurde die Einführung eines neuen Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure) beschlossen. Leider setzte sich wiederum die Lobby der Autokonzerne durch und verhinderte die Einführung von Testverfahren, deren Ergebnisse mit jenen aus Tests im realen Straßenbetrieb übereinstimmen. In einer nicht zu überbietenden Dreistigkeit wurden so genannte „Konformitätsfaktoren“ beschlossen, welche die erlaubte Differenz zwischen Testergebnissen und tatsächlichen Emissionswerten festlegen. Nach dem von der Österreichischen Bundesregierung mitgetragenen Beschluss dürfen die realen NOx-Emissionen von Diesel-PKW bis zum Jahr 2019 immer noch 2,1 Mal so hoch sein wie gesetzlich vorgeschrieben und in den standardisierten Laborverfahren ermittelt. Für die Zeit nach 2019 gilt immer noch ein Konformitätsfaktor von 1,5 – womit die realen Abgaswerte immer noch um 50 Prozent über den Grenzwerten liegen dürfen.

Die unverständliche und von der österreichischen Bundesregierung mitgetragene Entscheidung zur Fortführung des legalen Betrugs bei Dieselabgasen durch die Einführung von Konformitätsfaktoren wird das von Dieselaautos verursachte Abgasproblem fortsetzen. Wenn Dieselaautos auf der Straße auch weiterhin mehr als doppelt so viele Stickoxide ausstoßen dürfen als gesetzlich vorgeschrieben, werden auch die schon fix eingeplanten positiven Effekte der strengeren EU-Grenzwerte auf die Luftqualität nicht verwirklicht werden können.

Will Österreich auch nur annähernd seine Luftqualitätsziele erreichen, müssen vor allem die Stickoxidemissionen drastisch gekürzt werden. Der extrem hohe Dieselanteil wird sich - insbesondere durch das Versagen der Bundesregierung beim Beschluss für einen neuen Testzyklus – auch weiterhin als kontraproduktiv erweisen. Neben vielen weiteren Maßnahmen ist daher die Abschaffung des steuerlichen Dieselpprivilegs zur drastischen Senkung des Dieselanteils Gebot der Stunde. Eine Weiterführung der steuerlichen Bevorteilung von Diesel ist aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLISSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, die steuerliche Besserstellung von Diesel gegenüber Benzin aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen unverzüglich zu beenden und dem Nationalrat einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorzulegen.“



