

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.000/0001-I/PR3/2018
DVR:0000175

Wien, am . März 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Hoyos, Kolleginnen und Kollegen haben am 24. Jänner 2018 unter der **Nr. 153/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den Verzicht gemäß der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnungsnovelle gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Inwiefern wird mit dem Verzicht auf Abgastests in dem von Ihnen ausgearbeiteten Entwurf dafür Sorge getragen, dass der Ausbau bzw. die Deaktivierung von Partikelfiltern verhindert wird?*

Vorab möchte ich festhalten, dass durch die Umsetzung der 9. Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung nicht auf eine Überprüfung des Abgasnachbehandlungssystems verzichtet wird. Geplant ist das Abgehen von dem Messverfahren der Trübungsmessung bei lastfreier Beschleunigung auf Abregeldrehzahl (= Endrohrmessung für Dieselfahrzeuge) auf die OBD-Auslese, welches eine Schonung für die Motoren der getesteten Fahrzeuge darstellt. Bei der Endrohrmessung für Dieselfahrzeuge kann ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Emissionskontrollsystems hinsichtlich Partikel nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden. Die bei diesem Messverfahren einzuhaltenden Grenzwerte sind so hoch, dass zum Teil auch Fahrzeuge mit defektem oder manipuliertem Emissionskontrollsystem diese einhalten können. Es können somit mit einer Endrohrmessung nicht zuverlässig alle Manipulationen erkannt werden.

Im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 ist bei fehlendem oder offensichtlich defektem Abgasnachbehandlungssystem ein Mangel zu setzen. Wird ein fehlender oder manipulierter Partikelfilter erkannt, darf keine Begutachtungsplakette ausgegeben werden. Im Übrigen kann bei Verdacht auf Defekte oder Manipulationen statt der OBD-Auslese nach wie vor eine Endrohrmessung durchgeführt werden.

Zu Frage 2:

- *Im Rahmen welcher Überprüfungen können gesundheits- und umweltschädigende Softwaremanipulationen nachzeitigem Stand entdeckt und diesen in weiterer Folge entgegengewirkt werden?*

Im Rahmen der Typprüfung der einzelnen Fahrzeugtypen muss nachgewiesen werden, dass die Emissionsgrenzwerte eingehalten werden. Herstellerseitige Manipulationen wie im Fall VW werden ja gerade mit dem Ziel entwickelt, bei der Typprüfung unentdeckt zu bleiben. Deshalb wird von den EG-Typgenehmigungsbehörden verstärktes Augenmerk auf unzulässige Abschaltvorrichtungen gelegt, die die Wirkung des Emissionskontrollsystems vermindern. Neben der Typprüfung selbst wird vor allem im Rahmen der Marktüberwachung von den Behörden die Einhaltung der Vorschriften mittels aufwändiger Untersuchungen überprüft. Werden unzulässige Abschaltvorrichtungen entdeckt, ist die genehmigende Behörde zu informieren. Diese hat in weiterer Folge die entsprechenden Schritte zu setzen. Im Fall VW war das die Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen bei den betroffenen Fahrzeugen.

Nachträgliche Manipulationen an zugelassenen Fahrzeugen im Verantwortungsbereich des Zulassungsbesitzers sind im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung, die etwa 30–45 min dauert und weniger als EUR 100,– kostet, so gut wie nicht nachweisbar, da Untersuchungen, wie sie bei Typprüfung und Marktüberwachung angewendet werden, in diesem Rahmen nicht darstellbar sind. Darüber hinaus finden diese nachträglichen Softwaremanipulationen im Allgemeinen in Betriebsbereichen des Fahrzeugs statt, die bei der wiederkehrenden Begutachtung nicht überprüft werden können.

Zu Frage 3:

- *Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das derzeitige Prüfverfahren, ersetzen. Wie steht das BMVIT zu diesem Projekt bzw. wie könnte ein sinnvoller Test aussehen, der den Schadstoffausstoß möglichst realitätsnahe abbildet?*

Seit 1. September 2017 werden Typgenehmigungen nur mehr nach den neuen WLTP (Emissions- und Verbrauchsmessung am Prüfstand) und RDE (Emissionen im realen Fahrbetrieb) Verfahren erteilt. Das bmvit hat die Entwicklung dieser neuen Standards in der Vergangenheit aktiv unterstützt und wird deren Weiterentwicklung auch in Zukunft unterstützen. Mein Ressort hat auf Expertenebene erfolgreich für Österreich wichtige Punkte durchgesetzt und bringt sich auch in den Verhandlungen zu den nächsten WLTP- und RDE-Paketen aktiv ein.

Das derzeit gültige RDE-Messverfahren ermittelt die Schadstoffemissionen im realen Fahrbetrieb und macht Europa zu einem Vorreiter in der Emissionsgesetzgebung. Diese Messungen im realen Fahrbetrieb mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) decken den größten Teil der auftretenden Fahrzustände und Umgebungsbedingungen ab. Damit ist sichergestellt, dass die neuen Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte auch unter den tatsächlichen Fahrbedingungen einhalten.

Zu Frage 4:

- *Im Rahmen welcher regelmäßigen Überprüfung werden in Österreich die Stickoxidwerte von dieselbetriebenen Personenkraftwagen überprüft?*

Es gibt derzeit keine technischen Möglichkeiten, die Überprüfung der Stickoxidemissionen bei der wiederkehrenden Begutachtung durchzuführen. Derzeit stehen weder geeignete Messgeräte noch Messverfahren oder Grenzwerte zur Verfügung, die im Rahmen dieser Begutachtung (siehe Beantwortung zu Fragepunkt 2) angewendet werden könnten. Dementsprechend sieht auch die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern keine Messung von Stickoxidemissionen vor.

Zu Frage 5:

- *Welche Begutachtungsplakette weist die Einhaltung der NOx-Abgasnormen aus?*

Die Begutachtungsplaketten gem. § 57a KFG 1967 dienen dem Nachweis der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Die Einhaltung der zum jeweiligen Zeitpunkt gültigen Emissionsvorschriften ist Voraussetzung dafür, dass ein Fahrzeug erstmalig zum Verkehr zugelassen werden kann.

Zu Frage 6:

- *Wird vor Zulassung eines neuen dieselbetriebenen Pkw-Modells der Stickoxidausstoß von einer Behörde überprüft?*

Die EG-Typgenehmigungsbehörden prüfen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, ob die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide und andere Luftschadstoffe der derzeit gültigen Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) eingehalten werden. Nur wenn diese Grenzwerte eingehalten werden, kann das Fahrzeug eine EG-Typgenehmigung erhalten. In diesem Fall kann das Fahrzeug in allen Mitgliedstaaten zum Verkehr zugelassen werden.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Warum wird vom BMVIT - im Gegensatz zu den zuständigen Ministerien vieler anderer europäischer Länder - davon ausgegangen, dass die Grenzwerte eingehalten werden?*
- *Frankreich hat bereits angekündigt, die von den Automobilherstellern angegebenen Grenzwerte kontrollieren zu wollen und drängt auch auf eine gesamteuropäische Überprüfung. Wie ist die Position des BMVIT?*

Wie in Beantwortung zu Fragepunkt 6 ausgeführt, wird im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens von der genehmigten Behörde überprüft, ob dieser Fahrzeugtyp die Emissionsgrenzwerte einhält. Die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten – unter ihnen auch das bmvit – führen stichprobenartige Überprüfungen durch, ob die im Markt befindlichen Fahrzeuge mit der jeweiligen Typgenehmigung übereinstimmen.

Der Vorschlag für eine neue EU-Rahmenverordnung über die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen sieht eine Stärkung des Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystems vor, die vom bmvit unterstützt wird.

Zu Frage 9:

- *Welche sonstigen Maßnahmen gegen die Manipulation bei den Stickoxidwerten dieselbetriebener Pkws wird das BMVIT ergreifen?*

Ich darf auf die Ausführungen zu den Fragepunkten 2, 3, 7 und 8 hinweisen.

Ing. Norbert Hofer

