

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.499.329

. September 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Stöger, Genossinnen und Genossen haben am 8. Juli 2022 unter der Nr. 11822/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend abgasmanipulierte Lkw und rechtliche Bestimmungen der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – (PBStV), des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) und Kraftfahrgesetzes (KFG) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Um wie viel mehr Stickoxidemissionen emittiert ein Lkw pro kWh (Fahrzeug mit Abgas-norm EURO VI, Klasse: N2 und N3) ohne bzw. mit völlig ausgeschalteten SCR-Katalysator gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit einem funktionierenden SCR-Katalysator gemäß WHTC-Straßenzyklus?*

Diese Frage lässt sich nicht mit einem allgemeingültigen Zahlenwert beantworten, da dies sehr stark von den eingesetzten Abgasnachbehandlungskonzepten abhängt. Ein Konzept, das zugunsten niedrigerer Herstellkosten des Antriebsstrangs und niedrigerer CO₂-Emissionen (=niedrigerer Verbrauch) höhere NO_x-Rohemissionen (vor Katalysator) und damit einen höheren AdBlue-Verbrauch in Kauf nimmt, um auf das gleiche Endergebnis (Tailpipe-Emissionen) zu kommen, wird tendenziell bei einem Ausfall des SCR-Systems höhere NO_x-Tailpipe-Emissionen aufweisen als ein Konzept, das schon die Rohemissionen wirkungsvoll begrenzt und so von einem reduzierten AdBlue-Verbrauch profitiert.

Für einzelne Euro-VI-Fahrzeuge zeigt sich jedoch, dass bei einem Ausfall des SCR-Systems (d. h. Aussetzen der AdBlue-Dosierung) die Euro-III-Grenzwerte (gemessen im WHTC, nicht im für Euro III maßgeblichen ETC) gerade noch eingehalten werden können. Ein Vergleich der Grenzwerte (460 mg/kWh Euro VI zu 5 000 mg/kWh Euro III) zeigt eine Verschlechterung um zumindest den Faktor 10.

Zu Frage 2:

- Bei wie vielen Fahrzeugen konnten im Rahmen der Technischen Unterwegskontrolle bei den 120.363 anfänglichen Kontrollen und den nachfolgenden 9.900 gründlicheren technischen Unterwegskontrollen im Jahr 2020 in Österreich Mängel an der Abgasvorrichtung von Fahrzeugen festgestellt werden?

Bei den 16.822 durchgeführten gründlicheren Kontrollen (12.207 Kraftfahrzeuge und 4.615 Anhänger) wurden an 156 Fahrzeugen Mängel am Abgasnachbehandlungssystem festgestellt.

Zu Frage 3:

- Im Bericht „Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2020“ geben Sie an, dass die AdBlue Manipulationen immer raffinierter durchgeführt werden. Welche Maßnahmen haben Sie gesetzt, um die Kontrollmöglichkeiten diesen raffinierteren Methoden anzupassen?

Die geltenden Vorschriften bieten die Möglichkeit zur Überprüfung und zur Sanktionierung bis hin zur Abnahme von Kennzeichentafeln und Zulassungsschein. Die technischen Unterwegskontrollen werden von den Kraftfahrbetörden in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen und Landesprüfstellen der Ämter der Landesregierungen sowie der ASFINAG durchgeführt. Für diese ist es daher erforderlich, über das notwendige, hoch komplexe Fachwissen zu verfügen. Mein Ressort, das in diesem Bereich nicht operativ tätig ist, unterstützt sie in dieser Hinsicht; so wurde den Ländern eine Studie mit konkreten Maßnahmen zur Entdeckung von Manipulationen zur Verfügung gestellt und darüber hinaus wurde der Arbeitskreis AdBlue-Manipulation im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit des BMK gegründet, der eine Möglichkeit zum Austausch zwischen den Sachverständigen der Länder und der ASFINAG und zur Bündelung des erforderlichen, hoch spezialisierten Fachwissens bietet und in dem das BMK auch einen internationalen Informationsaustausch zwischen den Behörden zu vermitteln versucht.

Zu Frage 4:

- Planen Sie die Einführung von Partikelfilter-Tests, wie in den Niederlanden, der Schweiz oder Deutschland ab dem Jahr 2023?

Mit den sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene geltenden Vorschriften zur Abgas-Trübungsmessung zur Bewertung der Partikelemissionen von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren lassen sich bei aktuellen Fahrzeugen Defekte oder Manipulationen an Fahrzeugen nicht mehr wirkungsvoll nachweisen. Verfahren zur Messung der Partikelzahl, wie sie in Deutschland, Belgien und den Niederlanden nach mehrmaliger Verschiebung eingeführt werden sollen, haben das Potenzial, auch bei modernen Fahrzeugen Defekte oder Manipulationen nachzuweisen. Dazu ist es notwendig, auf solider technisch-wissenschaftlicher Basis ein Messverfahren, einen Grenzwert und geeignete Messgeräte vorzuschreiben. Dem Vernehmen nach wird der EU-Gesetzgeber ein solches Verfahren im Rahmen der Überarbeitung des „Road-worthiness Package“ voraussichtlich vorschreiben, und ich werde dessen Einführung jedenfalls unterstützen.

Darüber hinaus hat Österreich mit anderen Mitgliedstaaten Bemühungen der Europäischen Kommission unterstützt, die auf Basis der bisherigen Kenntnisse und der Erfahrungen mit der nationalen Einführung dieses Verfahrens in den o. a. Mitgliedstaaten Empfehlungen ausarbeitet, wie ein solches Verfahren bis zu einer harmonisierten Umsetzung auf nationaler Ebene eingeführt werden kann. Aufbauend auf dieser Empfehlung und den Erfahrungen der genann-

ten Mitgliedstaaten ist seitens BMK beabsichtigt, ein solches Verfahren zur Partikelzahlmessung im Rahmen der Überprüfungen gem. §§ 56 und 58 KFG 1967 (besondere Überprüfung, Prüfung an Ort und Stelle) noch vor der verpflichtenden Einführung auf EU-Ebene in Österreich einzuführen.

Zu Frage 5:

- *Treten Sie dafür ein, dass bei Unternehmen mit besonders vielen Abgasmanipulationen eine Überprüfung des gesamten LKW-Bestands am Betriebsgelände vorgenommen werden kann?*

Das Kraftfahrrecht regelt keine Überprüfungen auf Betriebsgeländen. Im Bereich des Kraftfahrrechts können Fahrzeuge für die technische Unterwegskontrolle ausgewählt werden, wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Umwelt darstellen. Darüber hinaus können die Behörden zur Auswahl von Fahrzeugen zur technischen Unterwegskontrolle die Risikoeinstufung eines Unternehmens im Risikoeinstufungssystem des Verkehrsunternehmensregisters abfragen. Die Behörde hat gemäß § 56 KFG die Möglichkeit, Fahrzeuge u. a. dann zu einer besonderen Überprüfung vorzuladen, wenn Bedenken bestehen, ob mit ihnen nicht mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist, verursacht werden.

Zu Frage 6:

- *Treten Sie für eine, über die allgemeinen Strafbestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG) hinausgehende, Strafe bei Abgasmanipulationen ein?*

Der Strafrahmen in § 134 KFG 1967 wurde durch die 40. KFG-Novelle auf 10.000 Euro angehoben und kann auch für solche Übertretungen von den Behörden angewendet werden.

Zu Frage 7:

- *Wie hoch ist das Ausmaß der gewährten Mautvergünstigungen auf Autobahnen und Schnellstraßen für LKW mit der Abgasnorm EURO V und EURO VI im Vergleich zu Fahrzeugen mit Abgasnorm EURO 0-III? Bitte geben Sie den Betrag auf Basis des Geschäftsjahres 2021 der ASFINAG an.*

Die Tarife zur Anlastung externer Kosten für Luftverschmutzung werden entsprechend den Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie festgelegt und richten sich nach der EURO-Emissionsklasse des Fahrzeuges. Diese Tarife lagen im Jahr 2021 für Fahrzeuge der Emissionsklasse 0 bis III im Vergleich zu den Tarifen für EURO VI-Fahrzeuge um bis zu 5,488 Cent bzw. im Vergleich zu den Tarifen für EURO V-Fahrzeuge um bis zu 4,4 Cent höher (Angaben für Achsklasse 4+).

Für EURO VI-Fahrzeuge wurde im Rahmen der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten im Jahr 2021 zudem ein Bonus in Höhe von 1,5 % gewährt.

Zu Frage 8:

- *Treten Sie für eine Rückforderung gewährter Mautvergünstigungen im Fall nicht berechtigter Schadstoffklassendeklarationen bei abgasmanipulierten LKW ein?*

Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den unterschiedlichen Tarifgruppen erfolgt aus Gründen der Praktikabilität gemäß EU-Wegekostenrichtlinie stets auf Basis der durch geeignete Dokumente (z.B. Zulassungsschein) nachgewiesenen EURO-Emissionsklasse. Eine Einforderung zu-

sätzlicher Mautentgelte im Falle von Abgasmanipulationen, die das tatsächliche Emissionsverhalten beeinflussen, erfolgt daher nicht.

Leonore Gewessler, BA

