

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: 2020-0.764.711

. Dezember 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schmuckenschlager, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. November 2020 unter der **Nr. 4258/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Zulassung der Kraftstoffsorte E10 in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Hat das BMK technische Bedenken gegen die umgehende Einführung von E10?
- Wenn ja, welche Bedenken sind dies konkret?

Nachdem nicht alle Benzinfahrzeuge von den Fahrzeugherstellern für den Kraftstoff E10 freigegeben sind, besteht die Notwendigkeit, belastbare klare Aussagen von Seiten der österreichischen Automobilimporteure zu erhalten, die es den Konsument*innen ermöglicht, in einfacher Weise zweifelsfrei abklären zu können, ob ein entsprechendes Fahrzeug für E10 freigegeben ist.

Zu den Fragen 3 und 4:

- Hält das BMK eine in einem namhaften EU-Land in den Gesetzesrang erhobene Liste von „E10“-verträglichen Fahrzeugen für nicht ausreichend, um als Basis für die Information der Konsumenten bei der Einführung einer neuen Kraftstoffspezifikation zu dienen?
- Wenn ja, warum reicht dies nicht aus?

Dem BMK ist weder die Genese einer solchen Liste, noch deren Inhalt oder deren (nationale) Rechtswirksamkeit bekannt. Grundsätzlich kann das nationale Recht eines anderen EU-Mitgliedsstaates keine Rechtswirkung in Österreich entfalten.

Die Erfahrung zeigt, dass sich die Freigabelisten für E10 aus unterschiedlichen Ländern unterscheiden. Für Österreich bedarf es aus Gründen der Abklärung von Haftungsfragen in Falle von Schäden durch den Einsatz von E10 einer verbindlichen Aussage der österreichischen Automobilimporteure betreffend eine Freigabe für E10 für die jeweiligen Fahrzeuge. Weiters ist den österreichischen Konsument*innen nicht zumutbar, sich über die spezifischen Informationen betreffend der E10-Freigabe in anderen EU Mitgliedsstaaten zu informieren.

Aus Sicht des BMK ist eine Grundvoraussetzung für eine Anhebung der Substitutionsverpflichtung für Ottokraftstoffe in der Kraftstoffverordnung, dass die österreichischen Automobilimporteure klare belastbare Aussagen zur E10-Verträglichkeit liefern und auch als Ansprechstelle für die Fragen der Konsument*innen zur Verfügung stehen.

Zu den Fragen 5 und 6:

- Hat das BMK andere juristische Bedenken gegen die umgehende Einführung von E10?
- Wenn ja, welche Bedenken sind dies konkret?

Ohne eine verbindliche Aussage der österreichischen Automobilimporteure bleiben Haftungsfragen in Zusammenhang mit etwaigen, durch E10 verursachten Schäden bestehen. Eine Haftung der Republik Österreich ist im Zusammenhang mit der Nutzung von E10 daher nicht auszuschließen. Sehen Sie dazu auch meine Ausführungen zu den Fragen 3, 4 und 7.

Zu Frage 7:

- Was wurde vom BMK bisher unternommen, um die offenbar bestehenden technischen bzw. juristischen Bedenken, auszuräumen?

Das BMK hat sich von Beginn an um die notwendigen Informationen von Seiten der Automobilimporteure bemüht. Seit rund einem Jahr liegt eine leider zum Teil unvollständige Liste betreffend die Informationen zu E10-Freigaben vor. Nach wie vor fehlen gänzlich die Informationen von großen Herstellern bzw. sind Aussagen von anderen Herstellern unklar formuliert und nicht geeignet, um die zu erwartenden Fragen der Konsument*innen einfach und schnell beantworten zu können.

Trotz mehrfachem Bemühen von Seiten des BMK wurden die notwendigen Informationen von Seiten der Automobilimporteure bisher nicht übermittelt. Das letzte diesbezügliche Schreiben mit der neuerlichen Bitte um Informationen wurde am 16.10.2020 von Seiten des BMK im direkten Weg an PSA Österreich versendet und bisher leider nicht beantwortet.

Zu Frage 8:

- Wenn die Bedenken ausgeräumt sind, wann ist dann mit der Zulassung im Rahmen der österreichischen Kraftstoffverordnung zu rechnen?

Die Zulassung der Kraftstoffsorte E10 erfolgte bereits im Jahr 2012 durch eine Novelle der Kraftstoffverordnung. Gemäß der Kraftstoffverordnung 2012 § 3 „Kraftstoffspezifikationen“ darf der in Absatz 2 angeführte Kraftstoff E10 – „Ottokraftstoffe mit einem Bioethanolgehalt von maximal 10% v/v“ - im Großhandel oder Kleinverkauf feilgebotenen werden, wenn dieser den Spezifikationen des Anhangs II der Kraftstoffverordnung entspricht. Somit besteht seit nunmehr 8 Jahren die Möglichkeit, E10 am österreichischen Markt anzubieten, eine neuerliche Zulassung des Kraftstoffs ist nicht mehr notwendig.

Aus Sicht des BMK müssen dafür als Grundlage jedenfalls die schon genannten klaren und belastbaren Aussagen zur E10-Verträglichkeit der österreichischen Automobilimporteure vor-

liegen sowie im Anschluss die Fragen geklärt werden, welche Stelle die rechtlich verbindlichen Auskünfte für die Konsument*innen erteilt und in welcher Form Haftungsfragen im Fall von möglichen Schadensreklamationen geklärt werden.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- Hält das BMK die Ungleichbehandlung der Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe bei der Berechnung nationaler Emission-Statistiken im Vergleich zur Berechnung der sogenannten EU-Flottenziele für gerechtfertigt?
- Falls ja, wie rechtfertigt das BMK die offensichtliche Ungleichbehandlung gleichartiger Fakten bzw. Sachverhalte in juristischer Hinsicht?
- Falls nein, wird sich Österreich auf europäischer Ebene für die Abschaffung dieser kontraproduktiven Unterscheidung bei der Zählweise von CO₂ Emissionen einsetzen?

Die VO 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge enthält CO₂-Zielvorgaben für die Fahrzeughersteller auf Basis der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen. Bei den diesbezüglichen Prüfverfahren zur Ermittlung des Normverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen sowohl nach NEFZ als auch nach WLTP wird eine mögliche Beimengung von Biokraftstoffen nicht berücksichtigt, folgerichtig auch nicht in der VO selbst. Die Anrechnung des Einsatzes von alternativen Kraftstoffen im Verkehr erfolgt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Erneuerbaren Energie (EU) 2018/2001.

Leonore Gewessler, BA

