

## TOP 3.7.2 Österreichischer Dieselpfipfel und Pkw-Emissionen

### 1. Beschreibung der Problematik

Die Abgasvorrichtungen von Diesel-PKW stehen in der öffentlichen Kritik. Nach Abgasmanipulationen von VW in den USA (2015) und unzähligen Enthüllungen über die Diskrepanz zwischen Herstellerangaben und Realemissionen bei Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) stehen PKW-Fahrverbote zur Luftreinhaltung im städtischen Bereich nun im Fokus. Diese werden als sinnvoll erachtet, weil die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) entlang von verkehrsstarken Straßen nicht eingehalten werden. Die EU-Kommission hat zahlreiche Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten eingeleitet bzw deutsche Umwelt-NROs haben erfolgreiche Gerichtsurteile für effektive Luftreinhaltungsprogramme angestrengt (zB Stuttgart). Seit Jahren wurden erfolgreich effektive Auflagen (va Euro-Abgasnorm mit einem SCR-Abgassystem mit Kosten von 1.000-1.500 €) zur Verminderung von Stickoxiden auf EU-Ebene durch erfolgreiche Lobbying der Automobilindustrie verwässert. Eine Einhaltung des EU-Grenzwertes NO<sub>2</sub> wird bei Diesel-PKW erst annähernd durch Euro 6c (Typisierung 2017/Erstzulassung 2018) und endgültig durch Euro 6d (Typisierung 2020/Erstzulassung 2021) auch im realen Fahrverhalten sichergestellt. PKW-Modelle mit Euro 6c-Norm werden jedoch nicht vor 2018 am Markt erhältlich sein.

Für die Abgasbelastung sind vor allem Diesel-PKW mit Abgasnorm Euro 5 (Verkauf von 2008 bis 2015) von Interesse. Diese müssen bei Stickoxiden lediglich ein Abgasrückführungssystem (AGR) aufweisen, welches bei Außentemperaturen unter 17 Grad („Thermofenster“) abgeschaltet wird. Insbesondere Deutschland sieht diese Genehmigungspraxis als EU-konform an, damit die „Sicherheit des Motors“ nicht gefährdet wird. Italien vertritt sogar die Extremposition, dass die Abgasrückführung schon nach 22 Minuten abgeschaltet werden kann. Aufgrund von EU-Recht kann ein Staat nur dann einem Hersteller Auflagen vorschreiben, wenn die Typisierung in seinem Staat stattgefunden hat. Daneben stehen relativ neue PKW mit Abgasnorm Euro 6 am Pranger, weil sie zu wenig Ad-Blue-Harnstoff zur Verminderung von Stickoxiden verwenden. Andere EU-Mitgliedstaaten müssen de facto diese Typisierungsverfahren akzeptieren und können im Extremfall nur ein langwieriges Streitverfahren beim EuGH einleiten, wenn sie die generelle Betriebserlaubnis eines PKWs verbieten wollen.

### 2. Auswirkungen

Der komplexe Sachverhalt bei Abgastechnik sowie Defizite bei Gesetzgebung und Verwaltung haben in der öffentlichen Diskussion eine Eigendynamik ausgelöst, die eine Zukunft für Dieselmotoren generell in Abrede stellen und zu Überlagerungen mit anderen politischen Herausforderungen (zB Pariser Klimavertrag) geführt haben.

### 3. Stand der Verhandlungen

Auf EU-Ebene sind zwei EuGH-Verfahren (Kommission versus Deutschland bzw Kommission versus Italien) anhängig, die die Auslegung zu „Sicherheit des Motors“ klären sollen. Relativ weit gediehen ist – gegen den Willen von Deutschland – die Ausarbeitung einer neuen EU-Verordnung über die Typisierung und Marktüberwachung von PKW, die verbindliche Kontrollen und eine stärkere Rolle der Kommission bringen wird.

Die Haltung der Kommission bei der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren wegen Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen ist differenziert zu betrachten. Während das Verfahren bei deutschen Gebietskörperschaften schon weit fortgeschritten ist, gelang es den österreichischen Bundesländern, die Kommission zu beschwichtigen.

In Deutschland wurde beim Diesel-Gipfel am 2. August 2017 zwischen Verkehrsminister und Automobilindustrie ein Maßnahmenpaket vereinbart. Dies umfasst ein „Software-Update“ (=Katalysator soll unter bestimmten Bedingungen bei höheren Motorlasten eingeschaltet werden und den NO<sub>x</sub>-Ausstoß um 25 % laut Automobilindustrie oder nur um 5% laut deutschem Umweltbundesamt vermindern) und Umstiegsprämien auf neue Modelle auf Kosten von HerstellerInnen. Außerdem soll ein Fonds errichtet werden, der von öffentlicher Hand und Automobilindustrie gespeist wird und öffentlichen Verkehr fördern soll. Eine technische Nachrüstung von Euro 5-PKW auf Kosten der Automobilindustrie wurde abgelehnt.

In Österreich wurde beim Dieseltipfel am 22. August 2017 vereinbart, dass neben einem Software-Update für 600000 PKW und Umstiegsprämien auch Ökoprämien zum Umstieg auf besonders umweltfreundliche PKW-Modelle (Euro 6d oder E-Fahrzeuge) seitens des Automobilhandels gewährt werden sollen. Für diese Umstiegs- bzw Ökoprämien werden keine öffentlichen Gelder verwendet. Diese Prämien müssen im Unterschied zur deutschen Vereinbarung jedenfalls über handelsübliche Rabatte hinausgehen, keine verbrauchstarken Modelle (zB SUVs) zum Tauschgegenstand haben und variieren je nach HerstellerIn von 2.000 € (BMW) bis zu 11.000 € bei Volkswagen für einen E-Golf. Diese Verpflichtungen des österreichischen Automobilhandels wurden aber soweit bekannt bisher nur mündlich abgegeben.

#### **4. Position/Forderung der AK**

Die AK-Haltung zum Dieselaabgasskandal ist bestimmt durch konsumenten- und beschäftigungspolitische Überlegungen.

Die Vertretung von betroffenen VW-FahrzeughalterInnen wurde an den VKI übertragen. Aufgrund der rechtlichen Lage in Österreich beteiligte sich VKI an einer Sammelaktion in den Niederlanden und leitete ein Strafverfahren bei der Wirtschaftskorruptionsstaatsanwaltschaft zur Gewinnabschöpfung wegen betrügerischen Handelns in Österreich ein. Die mangelnde Bereitschaft von VW, die eigenen KundInnen zu entschädigen hängt auch mit fehlenden prozessualen Instrumenten bei Gerichtsverfahren zusammen. Daher ist die Einführung einer Gruppenklage zur effizienten Durchsetzung von Ansprüchen aus Massenschadensereignissen besonders wichtig. Auf EU-Ebene hat die Europäische Kommission 2013 eine Empfehlung zur Einführung von kollektiven Unterlassungs- und Schadensersatzverfahren veröffentlicht, deren Umsetzung derzeit evaluiert wird. Ebenso fehlen prozessuale Instrumente zur Durchsetzung von Ansprüchen aus Massenschäden bei EU-weiten Sachverhalten.

Zur laufenden Diskussion über den „Diesel-Gipfel“ in Österreich sind folgende Eckpunkte festzuhalten:

- Ein Fahrverbot von Diesel-PKW in Umweltzonen ist aus konsumentenpolitischen Gesichtspunkten inakzeptabel und kann zu sozialen Verwerfungen führen. Auch die Zweckmäßigkeit von Fahrverboten bei älteren Diesel-PKW zur Erreichung von NO<sub>x</sub>-Zielen ist kritisch zu hinterfragen. Verkehrsseitige Maßnahmen zur Einhaltung von NO<sub>2</sub>-Grenzwerten sollten daher zuerst bei geringeren Maßnahmen (va Tempolimit) bzw bei Ausbau von ÖV, Rad- und Fußverkehr ansetzen.

- Freiwillige Rückrufaktionen der Automobilindustrie sind, insbesondere zu „Software-Updates“, auf ihren konkreten Nutzen für die Umwelt sowie Auswirkungen auf den Fahrzeughalter kritisch zu bewerten.
- Öffentliche Mittel für Verschrottungsprämien von (alten) Diesel-PKW sind aus verteilungs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten problematisch.

Aus AK-Sicht geht die Problematik, die durch den VW-Skandal offenkundig wurde, jedoch weit über jene Punkte hinaus, die Gegenstand des Dieselpfahls waren. Gemeinsam mit dem europäischen Konsumentenschutzverband BEUC setzen wir uns seit 2016 für einen neuen Rechtsrahmen auf EU-Ebene bei der Typisierung und Marktüberwachung von PKW ein, der verbindliche Regelungen für die Automobilindustrie, abgestimmte Kontrollen durch Mitgliedstaaten und EU-Kommission vor und nach der Typisierung von PKW sowie abschreckende Strafen für Abgasmanipulation vorsieht. Unsere Anliegen wurden vom Europäischen Parlament (EP) vollständig übernommen und werden derzeit zwischen Rat und EP im Detail ausverhandelt. Folgende Forderungen haben sich dabei herausgebildet:

- Mit den neuen EU-weiten Prüfverfahren, die es ab 1. September 2017 geben wird, muss zwar bei der Typisierung realistischer getestet werden. Nach wie vor aber müssen diese realistischen Testergebnisse den AutofahrerInnen nicht zwingend mitgeteilt werden. Bislang ist nur die Veröffentlichung der Laborergebnisse Pflicht. Diese sind mit realen Bedingungen auf der Straße oft nicht vergleichbar. Die AK fordert eine Pflicht zur konsumentenfreundlichen Veröffentlichung der Abgas- und Verbrauchswerte im Realbetrieb.
- Die EU-weiten Prüfverfahren müssen laufend aktualisiert werden. Für Hybridmotoren braucht es eigene Prüfkriterien, die auch den Abgasausstoß im Realverbrauch leicht nachvollziehbar wiedergeben.
- Moderne PKW müssen endlich auch umweltpolitisch den Stand der Technik erfüllen. Hierzu müssen öffentliche Kontrollen vor und nach der Typisierung erfolgen. Abgasmanipulationen schädigen nicht nur die Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung, sondern gefährden auch mittelfristig die Beschäftigung von ArbeitnehmerInnen in der Automobilindustrie.

Zur Objektivierung von umwelt- und konsumentenschutzpolitischen Defiziten bei PKW und für die weitere interessenpolitische Arbeit wurden von der AK Wien beim Umweltbundesamt zwei Studien beauftragt.

- Eine Studie ermittelt aufgrund von Verbraucherdatenbanken den tatsächlichen Verbrauch der 30 zulassungsstärksten PKW-Neuwagen mit Diesel-, Benzin- und hybridelektrischen Motoren in Österreich für die Jahre 2014, 2015 und 2016 (Update der AK-Studie „PKW-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch“ aus 2015) und verdeutlicht die Diskrepanz von Norm- und Realverbrauch. Die Präsentation der Studie ist für Ende August 2017 geplant.
- Eine zweite Studie soll in kompakter Form den neuen Prüfzyklus WLTC für die PKW-Typenprüfung, die abgastechische Machbarkeit eines „sauberen“ Dieselmotors, den Mythos vom sauberen Benzinmotor, Widersprüchlichkeiten bei der CO<sub>2</sub>-Kennzeichnung von PKW in Verkaufsprospekten und die abgastechische Wirksamkeit von Kontrollen im Rahmen der periodischen KFZ-Begutachtung („§ 57a-Pickerl“) untersuchen. Die technisch anspruchsvollen Inhalte sollen nochmals komprimiert und gesondert in mehreren einzelnen Infobriefen (ca 4-8 Seiten) ab September 2017 veröffentlicht werden. Die Fertigstellung der Gesamtstudie (Langversion) ist für November 2017 geplant.