
153/J XXVI. GP

Eingelangt am 24.01.2018

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Douglas Hoyos, Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend den Verzicht auf Abgastests gemäß der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnungsnovelle

In dem von Ihnen ausgearbeiteten Entwurf zur 9. Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung soll normiert werden, dass für bestimmte Fahrzeuge jüngeren Baujahrs von einer Endrohr- Abgasmessung bei der wiederkehrenden Begutachtung abzusehen und diese durch eine Auslese der sogenannten „On-Board-Diagnose-Daten (OBD-Daten)“ zu ersetzen ist.

Die EU-Richtlinie 2014/45 lässt zwar, wie in dem von BM aD Jörg Leichtfried verschickten Verordnungsentwurf vorgesehen, den Entfall von Endrohrtests für moderne Fahrzeuge ab Erstzulassung 2006 und Abgasnorm Euro-5 zu. Jedoch sind die hierzu von Ihnen in Ihren Erläuterungen ins Treffen geführten „immer wieder auftretenden Motorschäden durch die Vollgasstöße im Zuge der herkömmlichen Abgastests“ von untergeordneter Bedeutung, da es sich um in etwa 20 Fälle pro Jahr in Österreich handelt.

Viel schwerwiegender ist hier der in der Zwischenzeit zu Tage getretene Dieseldiäsgasskandal, im Zuge dessen die US-Umweltbehörde EPA am 18.09.2015 mitteilte, dass VW in Modellen der Baujahre 2008 bis 2015 eine Software eingebaut hat, um die Messung des Schadstoffausstoßes zu manipulieren. Dieses Programm erkennt, ob das Auto auf einem Prüfstand läuft und reguliert den Motor dahingehend, dass die NOx-Emissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Laut ÖAMTC sind in Österreich insgesamt 363.400 Fahrzeuge betroffen:

- 180.500 VW Pkw
- 24.400 VW Nutzfahrzeuge
- 72.500 Audi
- 31.700 Seat
- 54.300 Skoda

(Quelle: ÖAMTC)

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Mehrere – insbesondere deutsche – Studien belegen, dass ein intaktes Abgasverhalten nicht allein durch die Auslese von OBD-Fehlern sichergestellt werden kann. Bei bestimmten Defekten zeigen Kraftfahrzeuge einen wesentlich erhöhten Schadstoffausstoß, obwohl OBD keinen Fehler anzeigt. Aus diesem Grund gibt es nun auch in Deutschland eine Neuregelung, gemäß welcher wieder bei allen Kraftfahrzeugen eine Endrohrmessung durchzuführen ist. Hiermit soll Manipulationen wie jenen im Falle des Dieselabgaskandals entgegengewirkt werden.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

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?
2. Im Rahmen welcher Überprüfungen können gesundheits- und umweltschädigende Softwaremanipulationen nach derzeitigem Stand entdeckt und diesen in weiterer Folge entgegengewirkt werden?
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?
4. Im Rahmen welcher regelmäßigen Überprüfung werden in Österreich die Stickoxidwerte von dieselbetriebenen Personenkraftwagen überprüft?
5. Welche Begutachtungsplakette weist die Einhaltung der NOx-Abgasnormen aus?
6. Wird vor Zulassung eines neuen dieselbetriebenen Pkw-Modells der Stickoxidausstoß von einer Behörde überprüft?
7. Warum wird vom BMVIT - im Gegensatz zu den zuständigen Ministerien vieler anderer europäischer Länder - davon ausgegangen, dass die Grenzwerte eingehalten werden?
8. 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?
9. Welche sonstigen Maßnahmen gegen die Manipulation bei den Stickoxidwerten dieselbetriebener Pkws wird das BMVIT ergreifen?