

XXIV. GP.-NR

383 /A(E)

21. Jan. 2009

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Birgit Schatz, Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Verbrauchs- und Emissionswerte von Kraftfahrzeugen

Die Autohersteller versprechen ihren KundInnen bei Neufahrzeugen regelmäßig überraschend niedrige Verbrauchswerte. Diese Versprechen zum Treibstoffverbrauch und damit zum CO₂-Ausstoß erfolgen leider nur auf dem Papier. Viele KonsumentInnen merken erst beim täglichen Gebrauch, dass ihr Auto wesentlich mehr verbraucht, als im Prospekt, am Plakat oder in der Auslage versprochen.

Autohersteller müssen angeben, wie hoch der Verbrauch eines Autos ist. Wie der Verbrauch zu messen ist, legt die EU-Richtlinie 93/116/EWG fest. Das Problem dabei ist, dass die Norm mittlerweile sehr alt ist und das Verfahren (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus), das zur Ermittlung der Werte herangezogen wird, mit dem tatsächlichen Fahrverhalten im Straßenverkehr praktisch nichts zu tun hat. Ermittelt werden die Werte auf einem Rollenprüfstand nach einem strikt vorgegebenen Plan, wobei das „Fahrprofil“ nur entfernt an den Einsatz eines Autos im Straßenverkehr erinnert. Der tatsächliche Verbrauch eines Fahrzeuges liegt auch bei „durchschnittlichem“ Fahrverhalten 10 bis über 20 Prozent über diesem oft werbewirksam niedrigen Normwert, ebenso der CO₂-Ausstoß.

In den USA wurde das Problem bereits erkannt, dort führt ein realistischerer Messzyklus dazu, dass die offiziellen Normwerte wesentlich höher und damit realitätsnäher ausfallen.

Mittlerweile gibt es auch ein deutsches Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 4.12.2008, wonach ein Hersteller einem Kunden wegen falscher Verbrauchsangaben – konkret ermittelte ein Gerichtgutachter 9,1% Abweichung beim Verbrauch – Schadenersatz zahlen muss, überdies Gutachterkosten und eine Minderung des Kaufpreises. Demnach können Hersteller trotz der bindenden EU-Vorgabe für die Verbrauchsangaben haftbar gemacht werden. Das Urteil hat nach Ansicht des ADAC allerdings keinen automatischen Schadenersatzanspruch für die Allgemeinheit zur Folge, da jeder, der einen Mehrverbrauch bei seinem Fahrzeug vermutet, dies unter Laborbedingungen testen lassen müsse und nur die Abweichung des im nachhinein ermittelten Laborwerts von demjenigen des Herstellers „zähle“ - nicht der Verbrauch „in der Praxis“ an sich.

Das Grundproblem ist aber, dass die Normverbrauchswerte mit unrealistischen Testzyklen ermittelt werden, daher realitätsfern sind und somit lediglich der relativen Vergleichbarkeit von Fahrzeugen untereinander, nicht aber der absoluten Einstufung nach Verbrauch oder CO₂-Ausstoß dienen. KonsumentInnen gehen aber üblicherweise und nicht ganz unverständlichlicherweise davon aus, dass noch dazu unter Verweis auf eine EU-Regelwerk stehende Angaben zu Verbrauchs- oder Emissionswerten der Realität entsprechen.

Aus Sicht der KonsumentInnen wäre es einerseits hilfreich, wenn die Hersteller einen unübersehbaren und unmißverständlichen Hinweis auf die Diskrepanz und noch besser auf ihre erwartbare Größenordnung in alle Werbemittel aufnehmen müssten. Andererseits wäre es dringend nötig, die entsprechende Richtlinie auf EU-Ebene praxisgerechter auszugestalten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Minister für Soziales und Konsumentenschutz wird aufgefordert, die potenziellen Folgen des Gerichtsurteils des OLG Stuttgart vom 4.12.2008 (Schadenersatz und Kaufpreisminderung durch einen prominenten Auto-Hersteller infolge höheren als angegebenen Verbrauchs eines seiner PKW) für österreichische KonsumentInnen zu prüfen und dem Nationalrat darüber Bericht zu erstatten sowie sich darüber hinaus jedenfalls dafür einzusetzen, dass

- dem Nationalrat eine Regelung vorgelegt wird, wonach die Autohersteller verpflichtet werden, in der Werbung sowie in ihren Prospekten unübersehbar darauf hinzuweisen, dass die Verbrauchs- und Emissionsangaben Prüfstandswerte sind, die in erster Linie der Vergleichbarkeit der Fahrzeuge dienen und daher vom Nutzungsprofil der KundInnen groÙteils abweichen,

sowie

- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Richtlinie 93/116/EWG zB nach dem Vorbild der internationalen Zweiradindustrie zügig überarbeitet wird und möglichst bald ein weltweit gültiges, deutlich strengeres und praxisgerechteres Messprogramm für die Ermittlung von Verbrauchs- und Abgaswerten festgelegt wird.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Ausschuss für Konsumentenschutz vorgeschlagen.