



Juni 2016
AK Positionspapier

Genehmigung und Marktüberwachung von
Kraftfahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen
und selbständigen technischen Einheiten für diese
Fahrzeuge (COM(2016)14)

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,4 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 750.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,4 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske
Präsident

Werner Muhm
Direktor

Die Position der AK im Einzelnen

Der vorliegende Vorschlag für eine EU-Verordnung regelt die Typenprüfung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen für die Beförderung von Fahrgästen (M1, M2 und M3) und Gütern (N1, N2 und N3) sowie Anhängern für die Beförderung von Personen und Gütern (O1, O2 und O3) im gesamten Binnenmarkt. Aufgrund massiver Vollzugsdefizite bei der Einhaltung von Emissionsgrenzwerten werden Änderungen bei der Aufgabenverteilung zwischen Mitgliedstaaten und Kommission vorgeschlagen. Dazu zählen im Wesentlichen strengere Anforderungen für das Prüfverfahren bei der Typengenehmigung in den Mitgliedstaaten, stärkere Durchgriffsrechte für die Kommission bei Versagen in den Mitgliedstaaten im Genehmigungsverfahren und die Einführung einer effektiveren Marktüberwachung bei zugelassenen Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) als gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,4 Millionen ArbeitnehmerInnen und VerbraucherInnen in Österreich begrüßt generell den Verordnungsvorschlag als brauchbaren Schritt zur Beseitigung von Schwachstellen. Der wachsenden Diskrepanz zwischen EU-Vorgaben bei Treibstoffverbrauch und Abgaswerten und den realen Fahrzeugwerten muss in aller Deutlichkeit eine Absage erteilt werden, um das Vertrauen der VerbraucherInnen wieder zu gewinnen. Aus präventiven Gesichtspunkten muss der Abgasbetrug in der europäischen Autoindustrie aufgrund unabschätzbaren Folgeschäden in Zukunft verhindert werden. Deshalb müssen für den kommenden europäischen Gesetzge-

bungsprozess bei dieser Verordnung im Rat und im Europäischen Parlament die unten angeführten Eckpfeiler sichergestellt werden.

Verstärkte Kompetenzen für eine EU-Marktüberwachung

Der Abgasskandal eines PKW-Herstellers hat die Defizite bei der Behördenaufsicht im Vergleich zu den USA deutlich offengelegt. Der vorliegende Vorschlag ändert dies aber nicht ausreichend. Die Typisierung eines Kraftfahrzeuges obliegt demnach weiterhin einer Behörde in einem Mitgliedstaat, die damit aufgrund von Binnenmarktregelungen die restlichen 27 Mitgliedstaaten determiniert, und auch die Marktüberwachung mit ex-post-Kontrollen von bereits zugelassenen KFZ soll im Wesentlichen dort angesiedelt werden. Neu vorgeschlagen werden lediglich eine „Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission und Koordination der Durchsetzung mit den Mitgliedstaaten“ (Art 9) für die Kontrolle in besonders begründeten Fällen sowie ein „Forum über den Informationsaustausch und die Durchsetzung“ (Art 10) auf EU-Ebene.

Die BAK geht davon aus, dass eine Marktüberwachung bei der Konformität von Herstellerangaben bei Kraftfahrzeugen in den meisten Mitgliedstaaten ohnehin nie existiert hat. Deswegen sollte – ähnlich den Vereinigten Staaten – ausschließlich eine Agentur oder Organisationseinheit der EU-Kommission (zB Joint Research Center) für die Marktüberwachung mit ex-post-Kontrollen zur Konformität von bereits

typisierten KFZ eingerichtet werden, anstatt wie im Vorschlag vorgesehen, eine aufwendige Dual-Struktur auf Ebene der Mitgliedstaaten und der EU hierfür vorzusehen. Art 9 im Vorschlag sollte dahingehend geändert werden.

Sofern das vorgeschlagene Kontrollverfahren im Vorschlag unverändert bleiben sollte, müssen in der Verordnung zumindest quantitative Vorgaben für die Kontrolltätigkeit der nationalen Behörden gemacht werden. Der Verweis auf Kontrollen mit „statistisch aussagekräftigen Stichproben“ (Art 8) erscheint aufgrund von isoliert agierenden Behörden in einem Binnenmarkt nicht zielführend.

Unabhängigkeit des Typprüfungsverfahrens sicherstellen

Die wirtschaftliche Abhängigkeit vieler nationaler Typprüfungsbehörden und technischer Prüfinstitute von der Automobilindustrie muss beseitigt werden. Viele vorgeschlagene Maßnahmen im Vorschlag (va organische Trennung von Typprüfungsbehörden und technischen Prüfanstalten bzw Finanzierung der Typprüfungsbehörden unabhängig von direkten Abgaben der KFZ-Hersteller) sind daher zu begrüßen. Der Vorschlag, dass Testinstitute für durchgeführte Typgenehmigungskontrollen und -prüfungen nicht von KFZ-Herstellern, sondern aufgrund von öffentlichen Gebühren bezahlt werden, wird ebenfalls von der BAK unterstützt. Bei der Definition von technischen Prüfanstalten in Art 73 sollte sichergestellt werden, dass diese sich weder direkt noch indirekt unter der Kontrolle eines Automobilherstellers bzw eines Zulieferers für die Automobilindustrie befinden.

Konkrete und quantitative Prüfungsvorgaben für Behörden bei neu-typisierten und bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen

Aus Sicht der BAK bedarf es klarer und kohärenter Regelungen, die EU-weit koordiniert werden müssen. Das im Verordnungsvorschlag vorgesehene „Forum zum Austausch von Informationen über die Durchsetzung“ kann diesen Ansprüchen nicht völlig gerecht werden, um das „Shopping“ von Herstellern bei der Typenprüfung in gewissen EU-Mitgliedstaaten zu unterbinden und das Vertrauen der Verbraucher wiederherzustellen.

Zu den Kompetenzen dieses Forums sollte auch die Festlegung quantitativer Kontrollen für PKW, die sowohl für die Typisierung („pre market checks“) freigegeben wurden bzw sich schon im Verkauf („ex-post-checks“) befinden, zählen (Art 10). Die BAK fordert, dass EU-weit zumindest bei 15 Prozent aller neu zu typisierenden PKW-Modelle Kontrollen bzw 150 Konformitätstests für bereits in Betrieb befindliche PKW („in-use cars“) durchgeführt werden müssen. In Anbetracht von jährlich rund 12 Millionen PKW-Neuzulassungen im Binnenmarkt ist diese Kontrollanforderung gerechtfertigt und kann auch von 28 Mitgliedstaaten mitgetragen werden, sofern die Kontrolllasten effizient und effektiv verteilt werden.

Erhebung von Gebühren zur Deckung der Kosten von Typenprüfungsgenehmigungen und Marktüberwachung

Die BAK begrüßt generell den vorgeschlagenen Ansatz in Art 30, eine Gebührenfinanzierung für die Kostentragung der Typengenehmigung, inklusive der vorgelagerten Kontroll- und Prüftätigkeiten sowie der Marktüberwachung

hinsichtlich der Konformität von bereits verkauften KFZ, einzuführen. Eine ausreichende Finanzierung der Marktaufsicht außerhalb der Zwänge öffentlicher Budgetvorgaben ist unerlässlich für die Zielerreichung dieser Verordnung.

Eine Gebühreneinhebung, die allerdings nur bei den Kosten für die Marktüberwachung von bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen bei „Herstellern, die im Mitgliedstaat typisiert haben“ (vgl. Art 30.4) ansetzt, ist nicht schlüssig, da in einigen Mitgliedstaaten überhaupt keine KFZ-Typisierungen vorgenommen werden. Aus unserer Sicht sollte eine Marktüberwachung bezüglich der Konformität auf Basis von Zulassungszahlen in einem Mitgliedstaat vorgenommen werden.

Strikte Vorgaben bei „Defeat Devices“

Das bereits bestehende grundsätzliche Verbot von „Defeat Devices“ (Abschaltvorrichtungen) in Art 5 der EU-Verordnung 715/2007 muss deutlicher gefasst werden. Die ausnahmsweise erlaubte Verwendung von Defeat Devices zum Schutz des Motors vor Unfallschäden und sicheren Gebrauchs des Fahrzeugs muss klarer und in unmissverständlicher Weise festgeschrieben werden. In Art 89.2 sollte bei Vergehen ein Tatbestand angeführt werden, der abschreckende Strafen für den Automobilhersteller zur Konsequenz hat. Die BAK vermisst außerdem im Verordnungsvorschlag Regelungen, wie bei bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen vorzugehen ist, in denen betrügerische Software zur Manipulation von Emissionen eingebaut ist.

Marktüberwachung von Herstellerangaben auf Basis von Realbetrieb

Abgasmessungen im Straßenbetrieb (RDE-Messungen) sollten im Rahmen der Typprüfung, der Fertigungsüberwachung sowie der Marktüberwachung verpflichtend vorgenommen werden. Die technischen Anhänge zu diesem Verordnungsvorschlag müssen dahingehend geändert werden.

Verbraucherinteressen sicherstellen

Die BAK fordert einen Zugang für anerkannte Verbraucherschutzverbände im Forum für den Informationsaustausch zur Durchsetzung gemäß Art 10 vorzusehen. Außerdem sollte in Art 9 eine Beschwerdestelle für anerkannte Verbraucherschutzverbände eingerichtet werden.

Erstellung einer Datenbank mit realen PKW-Emissionswerten

Die BAK fordert – als Ergänzung zu den Maßnahmen im Vorschlag – die Errichtung einer Datenbank, die EU-weit bei repräsentativen Flottenbetreibern (zB Taxiunternehmen, Mietwagenverleiher, etc) reale Treibstoffverbrauchswerte von PKW-Fahrzeugen erhebt. Dies soll als Korrektiv zu offiziellen PKW-Prüfzyklen dienen, die vermutlich nie vollständig die Wirklichkeit abbilden bzw von PKW-Herstellern einseitig ausgelegt werden können bzw als Anhaltspunkt für die Marktüberwachung bei der Konformität von bereits zugelassenen PKW fungiert. Ein einheitliches Datenformat hierfür soll die Verwendbarkeit und Vergleichbarkeit in allen europäischen Staaten für die interessierte Öffentlichkeit sicherstellen.

Sonstige Bestimmungen

In Art 6.3 sollte legislativ besser klargestellt werden, dass in einem Mitgliedstaat typisierte LKW, deren Abmessungen, Gesamtmassen und Achslasten von der Richtlinie 96/53/EG abweichen, selbstverständlich in einem anderen Mitgliedstaat an der Inbetriebnahme gehindert werden können.

In Art 72.4 wird der Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Technische Prüfdienste vorgesehen. Angesichts der weitreichenden Folgen von Prüftätigkeiten und den in Art 89 und 90 vorgesehenen Sanktionen bei Vergehen, sollte darauf geachtet werden, dass diese Haftpflichtversicherung eine ausreichende Deckungshöhe hat.

Für weitere Fragen stehen Ihnen gerne

Franz Greil

T: +43 (0) 1 501 65 2262
franz.greil@akwien.at

sowie

Gudrun Kainz

(in unserem Brüsseler Büro)
T +32 (0) 2 230 62 54
gudrun.kainz@akeuropa.eu

zur Verfügung.

Österreichische Bundesarbeitskammer

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54
F +32 (0) 2 230 29 73