

Zulassung. Im März 2016 wurde bekannt, dass Häusle vermutlich seit 2005 illegal Kunststoffabfälle und Problemstoffe am Firmengelände abgelagert hat; auf Lustenauer Riedwiesen sollen auch Kunststoffabfälle quasi als Dünger aufgebracht worden sein (orf.at). Die behördlichen Ermittlungen und die Aufarbeitung des Skandals dauern an. Mag sein, dass das Unternehmen kein Kandidat für einen endgültigen Entzug der Zulassung ist. Wo das angebracht wäre, sind den Behörden aber weitgehend die Hände gebunden. **HO**

BAUSTOFF-RECYCLING

Reset bei Recycling-Baustoffverordnung?

Nach bloß fünfmonatiger Geltung der neuen Recycling-Baustoffverordnung (RBV) ist eine Novellierung geplant.

Das zuständige Umweltministerium hat mit Hinweis auf aufgetretene Vollzugsprobleme einen Entwurf zur Begutachtung versandt. Die AK hat den Entwurf in Hinblick auf das Vorgehen und die fehlenden fachlichen Begründungen abgelehnt. Zudem war nur eine kurze Frist zur Begutachtung vorgesehen. Konkret wurde der Entwurf ohne inhaltliche Erläuterungen versandt, was eine neue Qualität darstellt. Es hat auch keine Evaluation gegeben. Offenkundig reagiert der Entwurf auf den „Zuruf“ einiger Landtage, die Resolutionen gegen die RBV beschlossen haben. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit diesen Resolutionen ist nicht ersichtlich. Sicherlich kann es im Rahmen eines solchen neuen Verordnungsvorhabens zu unerwarteten Entwicklungen kommen, die Gegensteuern erfordern; die Begründungen dafür sollten aber offengelegt werden, so die AK. **HO**

INTERVIEW: ABGASSKANDAL

PKW-ABGASSKANDAL IN EUROPA

Acht Millionen Pkw-Käufer sind vom VW-Abgasskandal in Europa betroffen. Das Vertrauen von Konsumenten in Herstellerangaben ist nachhaltig erschüttert worden. Wir sprachen mit Monique Goyens vom BEUC.

War der VW-Abgasskandal nicht schon früher absehbar?

Goyens: Verbraucherorganisationen, Umweltverbände und Auto-Experten haben schon seit Jahren auf die Missstände der EU-Testverfahren für die Zulassung von Pkw hingewiesen. Sogar ein kommissionsinternes Wissenschaftszentrum hat auf die enormen Diskrepanzen zwischen den offiziellen Testwerten und den tatsächlichen Emissionen hingewiesen. Es war schon lange klar, dass die Angaben der Hersteller zu Schadstoff- und CO₂-Emission keine Aussagekraft haben. Was gefehlt hat, waren Beweise, dass Hersteller auch illegale Methoden nutzen, um ihre Emissionsangaben zu beschönigen.

Was wollen Sie für geschädigte Käufer eines VW-Pkw erreichen?

Goyens: Verbraucher sind durch das Verhalten von VW zu Schaden gekommen. Die Besitzer der betroffenen Pkw haben aufgrund irreführender Versprechen einen hohen Kaufpreis für ein „umweltfreundliches“ Fahrzeug bezahlt und fahren nun ein Auto, das nicht den Angaben beim Kauf entspricht. Neben einem niedrigeren Wiederverkaufswert sehen sich Konsumenten möglicherweise auch mit einem höheren Spritverbrauch konfrontiert. Es gibt auch einen moralischen Schaden und eine Beeinträchtigung der Gesundheit von Fahrer und Umwelt. Aus diesen Gründen müssen die Besitzer entschädigt werden, und zwar unabhängig von den angekündigten Maßnahmen von VW. Volkswagen behauptet zwar, dass durch die geplanten Reparaturen alle Probleme behoben werden und deswegen kein Schaden entsteht. Aber seit der Aufdeckung des Skandals ist mehr als ein halbes Jahr vergangen und es wurde erst ein Bruchteil der illegalen Abschaltvorrichtungen entfernt. Außerdem müssen Käufer sich auf die Versprechen

von VW und der deutschen Pkw-Behörde verlassen können, dass die Reparaturen nicht zu einem höheren Spritverbrauch und einer niedrigeren Motorleistung führen. Unabhängige Kontrollen gibt es nicht.

Gibt es schon erste Erfolge?

Goyens: Seit Bekanntwerden des Skandals haben wir das Gespräch mit VW gesucht. Aber beim Thema Entschädigung mauert das Unternehmen – obwohl es danach aussieht, dass amerikanische Verbraucher bis zu 5.000 Dollar bezahlt bekommen und VW sich zusätzlich bereit erklärt hat, betroffene Autos zu reparieren oder zurückzukaufen. Weil VW in Europa weiter darauf hofft, das Problem aussitzen zu können, haben mehrere unserer Mitgliederverbände Sammelklagen gegen VW angekündigt oder bereits eingereicht. Dadurch erhöhen wir und unsere Mitglieder den Druck auf VW, das Thema Entschädigung endlich auch für alle europäische Verbraucher anzugehen. Auf politischer Ebene arbeiten wir mit der EU-Kommission zusammen. Die Industriekommissarin hat schon vor Monaten erklärt, dass eine Entschädigung angemessen ist.

Was muss getan werden, damit sich so etwas nicht wiederholt?

Goyens: An erster Stelle müssen endlich strengere Zulassungsverfahren eingeführt werden. Hierzu liegt den EU-Mitgliedstaaten und dem EU-Parlament seit Jänner ein Vorschlag vor. Unter anderem sollen Stichproben genommen werden, um die Aussagekraft der Tests zu überprüfen. Außerdem – und das wäre eine Neuerung in der EU – sollen die Abgastests unter realen Fahrbedingungen auf der Straße durchgeführt werden. Nur so ließe sich kontrollieren, ob der CO₂- oder Schadstoff-Ausstoß auch tatsächlich die gesetzlichen Höchstgrenzen nicht überschreitet.



***Monique Goyens** ist Generaldirektorin von BEUC, die als Dachorganisation auf EU-Ebene Verbraucherinteressen vertritt. www.beuc.eu