

WAHRHEIT UND KLARHEIT BEIM AUTO- KAUF: SCHADSTOFFE UND VERBRAUCH

i Wenn Verbraucherinnen und Verbraucher ein neues Auto kaufen, verlassen sie sich auf die Angaben zu Spritverbrauch und Schadstoffausstoß. Die Realität sieht oft anders aus: Höherer Spritverbrauch kostet die Verbraucher Geld, zu hoher Schadstoffausstoß belastet die Umwelt und macht krank. Realistischere Testverfahren und konsequente Überwachung der Fahrzeuge auch nach der Zulassung sollen für zuverlässige Angaben sorgen.

Intransparente Typgenehmigungsprozesse, unrealistische Messverfahren und fehlende Marktüberwachung haben den Abgasskandal rund um die Manipulations-Software bei Dieselfahrzeugen begünstigt. Um weitere Regelverstöße zu verhindern, hat die Europäische Union (EU) ein neues Typgenehmigungsverfahren beschlossen (Verordnung (EU) 2018/858). Ab 1. September 2020 gelten strengere Regeln für die Typgenehmigung von Pkw. Zudem sind verpflichtende Nachprüfungen bereits zugelassener Fahrzeuge und strengere Kontrollen von technischen Prüfdiensten und nationalen Genehmigungs-

behörden vorgeschrieben. Seit 1. September 2018 gelten neue Testverfahren für Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß: Ein verbesserter Rollenprüfstandtest (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure – WLTP) und ein Straßentest für den Stickoxidausstoß (Real Driving Emissions – RDE) sollen die Angaben verlässlicher machen.

! Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) fordert weitere Maßnahmen, damit Verbraucher beim Autokauf verlässliche Informationen erhalten.

CO₂- UND SCHADSTOFFAUSSTOSS ZWISCHEN WUNSCH UND WIRKLICHKEIT

Abgaswerte für Neuwagen werden im Alltagsverkehr immer stärker überschritten.



Quelle: ICCT, <http://www.theicct.org/laboratory-road-2015-update>, http://www.theicct.org/sites/default/files/ICCT_PEMS-study_diesel-cars_2014_factsheet_DE.pdf

DER VZBV FORDERT

Kraftstoffverbrauch auf der Straße testen: Geringer Spritverbrauch ist für viele Verbraucher ein wichtiges Kaufkriterium – mehr Verbrauch heißt im Alltag höhere Kosten. Wie für Luftschadstoffe bereits vorgeschrieben, muss zusätzlich auch der Kraftstoffverbrauch mit Straßentests gemessen und realistisch angegeben werden.

EU-weit einheitliche Kennzeichnung zur Energieeffizienz: Kraftstoffverbrauch und der damit zusammenhängende CO₂-Ausstoß müssen für Verbraucher einfach erkennbar sein. Das deutsche „CO₂-Label“ für Pkw muss reformiert werden. Der CO₂-Ausstoß darf nicht mehr in Bezug zum Gewicht gesetzt werden. Mittelfristig ist eine europaweit einheitliche Regelung zur Energieeffizienz im Rahmen einer Verordnung notwendig.

Wirkungsvolle Marktüberwachung und Sanktionen: Die EU-Kommission muss die Umsetzung der neuen Typgenehmigungsverordnung streng überwachen, damit Nachprüfungen tatsächlich gemacht und Verstöße geahndet werden. Notwendige Rückrufe müssen schnell kommuniziert sowie Sanktionen verhängt werden.

Transparenz und Aufklärung sicherstellen: Vertrauliche Absprachen zwischen Politik und Automobilindustrie müssen der Vergangenheit angehören. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) muss transparenter und verbraucherfreundlicher arbeiten. Der neu eingerichtete KBA-Beirat muss die Marktüberwachung, die Transparenz und den Verbraucherschutz stärken.

DATEN UND FAKTEN

i 80 Prozent der Verbraucher sind der Meinung, dass die Politik beim Dieselskandal eher die Interessen der Autoindustrie als die der betroffenen Dieselbesitzer vertritt. Das sind 17 Prozent mehr als 2017. Zudem sind 82 Prozent dafür, dass die Bundesregierung Strafzahlungen gegen die Hersteller verhängen sollte.¹

i Es gibt kein zentrales Register, das aufzeigt, welches Fahrzeugmodell in welchem Land seine Typgenehmigung erhalten hat und welcher technische Prüfdienst im jeweiligen Fall beauftragt wurde.

i Verbraucherinnen und Verbraucher müssen im Jahr rund 450 Euro mehr fürs Tanken ausgeben, als die offiziellen Verbrauchsangaben beim Kauf ver-

sprochen haben. Bezogen auf ein durchschnittliches Autoleben in Deutschland kommen so Mehrausgaben von über 8.000 Euro zusammen.²

i Das neue Messverfahren WLTP wird deutlich realistischer sein als der bisherige Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ). Dennoch wird erwartet, dass sich die derzeitige Lücke zwischen Test- und Realverbrauch nur um rund 50 Prozent schließen wird.³

i Gemäß der neuen EU-Typgenehmigungsverordnung muss Deutschland ab 1. September 2020 jährlich rund 86 bereits zugelassene Fahrzeuge testen und die Angaben zu Verbrauch und Schadstoffausstoß überprüfen.

... WENN DER WAGEN NICHT HÄLT ...



... was der Hersteller verspricht | Birgit ist eine von rund 2,4 Millionen VW-Kundinnen und -Kunden, die bundesweit von einer gigantischen Rückrufaktion betroffen sind. Bei ihrem Passat-Diesel wurde, wie in vielen anderen VW-Wagen auch, eine Schummel-Software installiert. Diese manipuliert den Schadstoffausstoß. Sie hatte außerdem schon feststellen müssen, dass ihr Auto mehr verbraucht als die beim Verkauf angegebenen 4,1 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Sie wundert sich: Alle Autos werden doch geprüft, bevor sie für den Verkehr zugelassen werden? Richtig ist: Auch ihr Fahrzeugtyp wurde vor der Zulassung untersucht. Allerdings wurde der Schadstoffausstoß durch die Soft-

ware so manipuliert, dass ihr Auto auf dem Prüfstand viel weniger Schadstoffe abgibt als im normalen Straßenverkehr. Zudem verbrauchen Autos auf dem Rollenprüfstand im Labor viel weniger als im Alltag.

Ärger und Unsicherheit bleiben

Mit dem neuen Straßentest für den Schadstoffausstoß sollten Manipulationen in diesem Bereich künftig nicht mehr möglich sein. Da Tests im Realbetrieb aber für den Kraftstoffverbrauch nicht vorgesehen sind, kann Birgit sich auch beim nächsten Autokauf nicht sicher sein, wie viel ein neuer Wagen tatsächlich verbrauchen wird. Ihr Passat soll jetzt für ein Software-Update in die Werkstatt. Doch bei ihr bleiben Zweifel, ob das Fahrzeug danach wirklich die Grenzwerte einhält. Dass mehrere Städte Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge einführen werden, erhöht die Unsicherheit. Informationen zu den Updates und Rückrufen findet sie auf der Webseite des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) kaum. Sie wünscht sich von Politik und Behörden mehr Aufklärung, welche Folgen die Nachrüstung haben kann. Sie sorgt sich, dass sie auf Folgekosten sitzen bleibt.



Kontakt

Marion Jungbluth
Leiterin Team Mobilität und Reisen
Mobilitaet@vzbv.de

1 Repräsentative Umfrage von forsa im Auftrag des vzbv (August 2018); sowie Repräsentative Umfrage von forsa im Auftrag des vzbv (Juli 2017)
<https://www.vzbv.de/pressemitteilung/autogipfel-hersteller-die-verantwortung-nehmen>

2 https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/DE_TE_Mind_the_Gap_2015_FINAL.pdf

3 <http://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2018/04/How-much-difference-in-type-approval-CO2-emissions-from-passenger-cars-in-Europe-can-be-expected-from-changing-to-the-new-test-procedure-NEDC-vs.-WLTP.pdf>