TYPGENEHMIGUNG FÜR PKW – AUTOS ZUVERLÄSSIG PRÜFEN

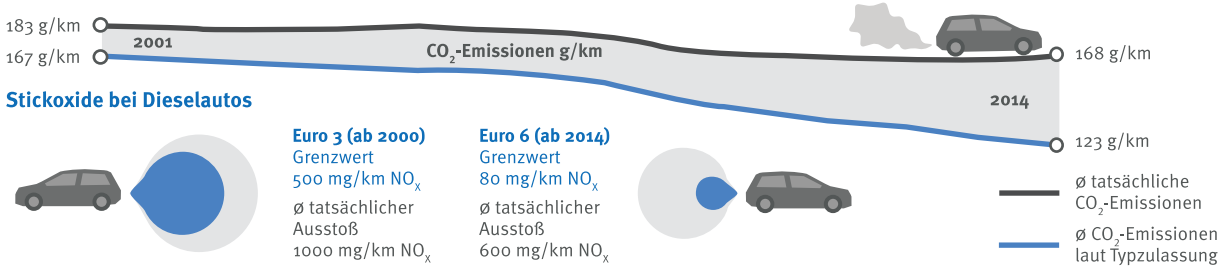
Wenn Verbraucherinnen und Verbraucher ein neues Auto kaufen, verlassen sie sich auf die Angaben zu Spritverbrauch und Schadstoffausstoß. Die Realität sieht oft anders aus: Höherer Spritverbrauch kostet die Verbraucher Geld, zu hoher Schadstoffausstoß belastet die Umwelt und macht krank. Ein neues Verfahren für die Typgenehmigung von Autos und mehr Transparenz sollen das in Zukunft verhindern.

Intransparente Typgenehmigungsprozesse, unrealistische Messverfahren für Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß sowie eine fehlende Marktüberwachung haben den Abgas-Skandal rund um die Schummel-Software bei Dieselfahrzeugen im Jahr 2015 begünstigt. Um solche oder ähnliche Regelverstöße künftig auszuschließen, hat die Europäische Kommission im Januar 2016 einen Verordnungsvorschlag (COM(2016) 31 final) für ein neues Typgenehmigungsverfahren vorgelegt. Der Entwurf sieht einen strengeren Rahmen für die Typgenehmigung für Pkw, verpflichtende Nachprüfungen bereits zugelassener Fahrzeuge sowie strengere Kontrollen von technischen Prüfdiensten und nationalen Genehmigungsbehörden vor.

Zusammen mit dem neuen Testverfahren für Pkw ab 2017, dem Wordwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP), werden mit der neuen Verordnung wichtige Weichen gestellt. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) fordert, dass alle Schlupflöcher für Hersteller bei der Typgenehmigung beseitigt werden.

CO_2- 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

Neutralität im Typgenehmigungsprozess: Technische Prüfdienste müssen innerhalb der EU vollständig unabhängig von Autoherstellern und Zulieferern arbeiten. Eine direkte Beauftragung und Bezahlung durch die Industrie darf nicht mehr möglich sein. Informationen zu Typprüfungen müssen veröffentlicht werden.

Wirkungsvolle Marktüberwachung und Sanktionen: Nach der Typgenehmigung müssen Fahrzeuge zusätzlich geprüft werden – nicht nur im Labor sondern auch auf der Straße. Eine EU-Überwachungsstelle muss die Genehmigung und Prüfung kontrollieren. Verstöße, wie falsche Herstellerangaben zu Emissionen, müssen geahndet und notwendige Rückrufe schnell kommuniziert werden.

Datensicherheit und Datenschutz berücksichtigen: Bei der Typgenehmigung von Neuwagen muss geprüft werden, ob Datenschutzbestimmungen bei digitalen Anwendungen eingehalten werden und die gewonnen Daten sicher sind. Fahrerinnen und Fahrer müssen außerdem jederzeit selbst entscheiden können, welche Daten gesammelt und weitergeleitet werden.

Transparenz und Aufklärung sicherstellen: Das Bundesverkehrsministerium muss einen Runden Tisch „Verantwortung auf dem Automobilmarkt“ einrichten – mit Vertretern von Herstellern, Handel, Politik und Verbrauchern. Vertrauliche Absprachen zwischen Politik und Automobilindustrie müssen der Vergangenheit angehören.

DATEN UND FAKTEN

Derzeit entscheidet jeder Hersteller selbst, in welchem EU-Land ein Fahrzeug typgeprüft wird. Damit wird der Wahl besonders kulanter Behörden und Prüfdienste Tür und Tor geöffnet.[1]

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.

Verbraucherinnen und Verbraucher müssen im Jahr rund 450 Euro mehr fürs Tanken ausgeben, als die offiziellen Verbrauchsangaben beim Kauf versprochen haben. Bezogen auf ein durchschnittliches Autoleben in Deutschland kommen so Mehrausgaben von über 8.000 Euro zusammen.[2]

Bei offiziellen Prüfverfahren dürfen die Hersteller elektrische Verbrauchsquellen wie Klimaanlage und Sitzheizung ausschalten, die Lichtmaschine abklemmen, Leichtlaufreifen mit erhöhtem Luftdruck verwenden, Fugen für eine bessere Aerodynamik abkleben, Leichtlauföle verwenden oder das Fahrzeuggewicht auf das absolute Minimum reduzieren.[3] Diese Maßnahmen senken den offiziellen Kraftstoffverbrauch, real ist jedoch kein Auto so auf der Straße unterwegs.

Der VW-Skandal hat das Vertrauen der Verbraucher in die gesamte Automobilbranche erschüttert: Im GPRE-Vertrauensindex ist der Automobilsektor im Ranking der 15 wichtigsten Industriebranchen in Deutschland von Platz eins auf den 13. Rang abgerutscht.[4]

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 ihres Fahrzeugs. 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 Software so manipuliert, dass ihr Auto auf dem Prüfstand viel weniger Schadstoffe abgibt als im normalen Straßenverkehr. Das Problem: Bislang gibt es keinen Prüfstandard, der etwa auf ein realitätsnahes Fahren mit höheren Geschwindigkeiten oder Ladung im Kofferraum beruht. Außerdem ist es technischen Prüfdiensten mit dem Hinweis auf Geschäftsgeheimnisse untersagt, die Software der Motorsteuerung zu untersuchen.

Ärger und Unsicherheit bleiben

VW hat Birgit mitgeteilt, dass ihr Passat für ein Software-Update in die Werkstatt soll. Doch bei ihr bleiben Zweifel, ob das Fahrzeug technisch nachgebessert werden kann und zwar so, dass es dann wirklich den ursprünglichen Angaben entspricht.

Letztlich bleibt vor allem der Ärger darüber, dass ihr Auto weniger umweltfreundlich ist, als sie beim Kauf gedacht hat. Sie wünscht sich deshalb, dass eine unabhängige Behörde überprüft, wie sicher, sauber und kraftstoffsparend ihr Pkw nach der Umrüstung tatsächlich fährt. Schließlich ist sie beruflich viel auf der Straße unterwegs und will ohne schlechtes Gewissen mobil sein. Auch auf den Folgekosten der Schummelei will sie nicht sitzen bleiben.

1 http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/zertifizierung-von-autos-prueft-doch-wo-ihr-wollt-1.2723532
2 https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/DE_TE_Mind_the_Gap_2015_FINAL.pdf
3 http://www.beuc.eu/great-fuel-consumption-scam#membersactions
4 Repräsentative Umfrage der Mente-Faktum GmbH im Auftrag des Verbandes der Kommunikationsagenturen GPRA (Oktober 2015); http://www.gpra.de/sippenhaft-fuer-deutsche-automobilbauer-vw-belastet-vertrauen-in-die-deutsche-automobilindustrie/

© 2016 Verbraucherzentrale Bundesverband, Stand: September

verbraucherzentrale Bundesverband

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv)
Markgrafenstraße 66, 10969 Berlin
Tel. (030) 258 00-0
mobilitaet@vzbv.de

Für den Inhalt verantwortlich:
Klaus Müller, Vorstand des vzbv
Text und Gestaltung: constructiv GmbH
Infografik S. 1: vzbv/INFOGRAFIK PRO,
Bild S. 2: Ajayptp/shutterstock.com