



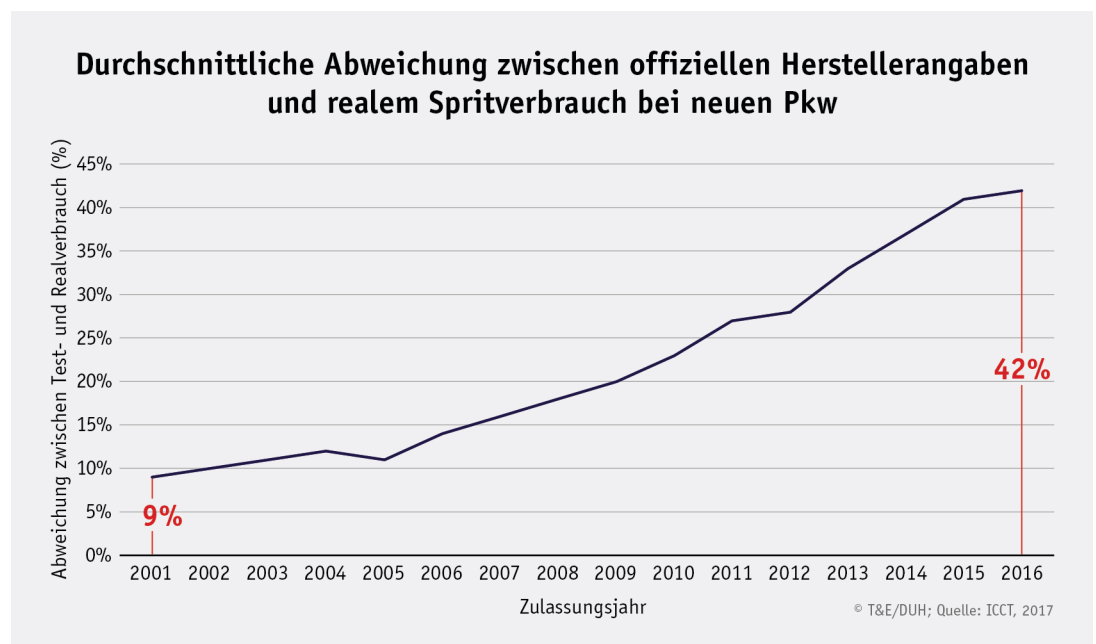
Ehrliche Spritverbrauchsangaben bei Pkw
Für Verbraucherrechte und Klimaschutz

GET  **REAL**
Für ehrliche Spritangaben

Ausgangslage

Autohersteller sind dazu verpflichtet, ehrliche und auf der Straße nachvollziehbare Verbrauchsangaben zu machen. Die entsprechende EU-Verordnung 715/2007 sieht vor, dass die im Rahmen der Typgenehmigung übermittelten Verbrauchsangaben denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Die Werte müssen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs bei normalen Nutzungsbedingungen eingehalten werden.

Langjährige Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH), der europäischen Dachorganisation Transport and Environment (T&E) sowie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) zeigen jedoch ein anderes Bild: Der tatsächliche Spritverbrauch von neuen Pkw-Modellen weicht immer stärker von den offiziellen Angaben der Hersteller ab. Während die Abweichung der so genannten Normverbräuche im Jahr 2001 bei durchschnittlich ca. neun Prozent lag, ist der Mehrverbrauch für das Jahr 2016 auf durchschnittlich 42 Prozent angewachsen, ohne dass sich die Testmethoden in dieser Zeit verändert haben. Das Fahrverhalten beeinflusst natürlich auch den Verbrauch eines Fahrzeugs, aber das systematische Wachstum der Lücke kann damit nicht erklärt werden.



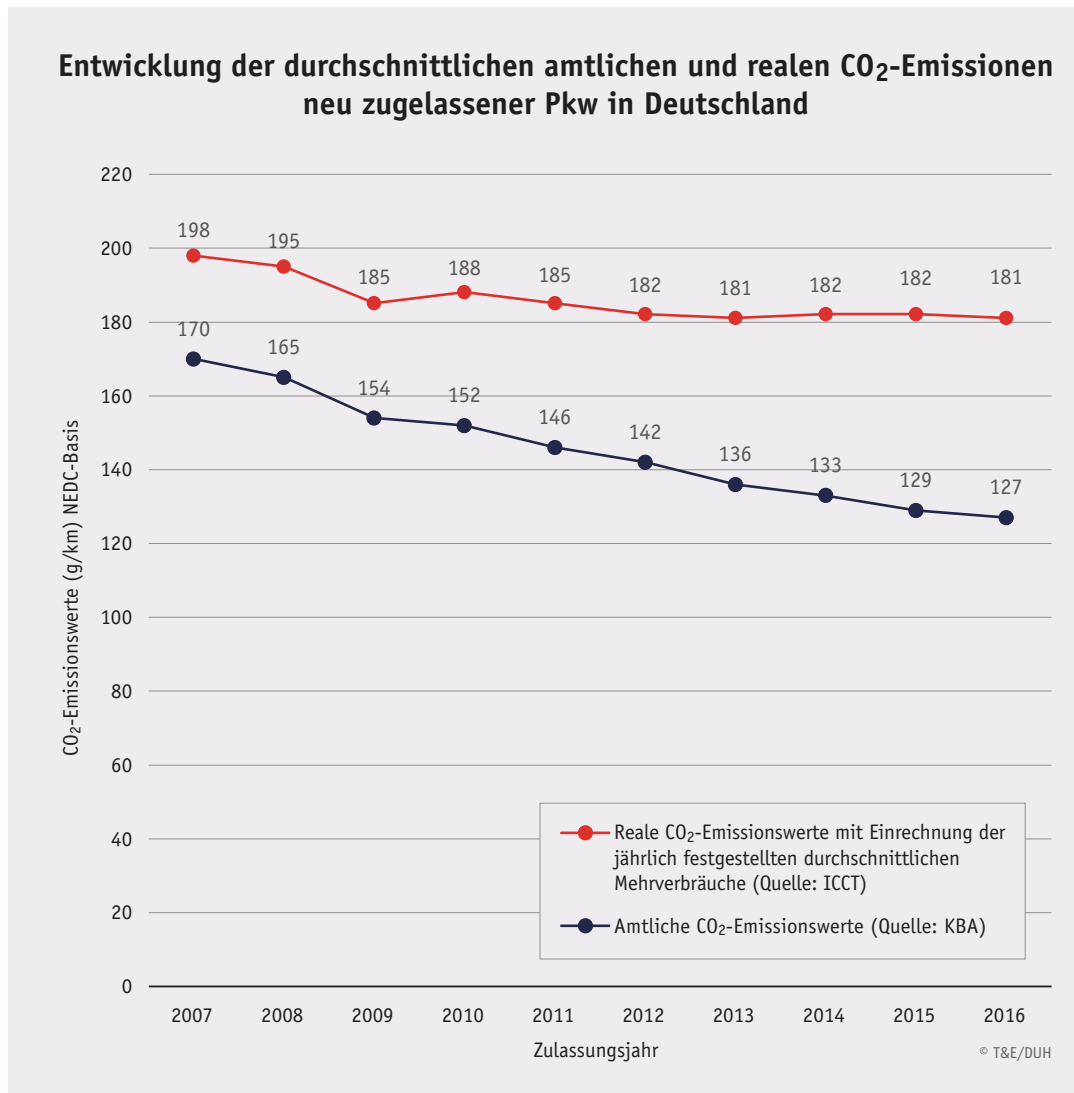
Bis 2008 galt in der EU eine freiwillige Selbstverpflichtung der Automobilindustrie zur Reduzierung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen verkaufter Neuwagen. Demnach hätten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge im Jahr 2008 bei 140 Gramm pro Kilometer (g/km) liegen sollen. Die Zielvorgaben wurden jedoch nicht erreicht. Die Hersteller ergriffen nicht die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung kraftstoffeffizienter Fahrzeuge. Daher führte im Jahr 2008 die EU-Kommission eine verpflichtende CO₂-Regulierung für Neufahrzeuge ein, im April 2009 wurde die Verordnung verabschiedet. Die klimaschädlichen CO₂-Emissionen von Pkw werden seit dieser Zeit durch eine europaweite Verordnung reguliert: VO (EG) Nr. 443/2009.

Demgemäß müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der von einem Hersteller im Jahr verkauften Neuwagen unter einem bestimmten Grenzwert liegen. Bei Nichteinhaltung der Grenzwerte müssen Strafzahlungen geleistet werden. Dabei handelt es sich um herstellerspezifische Grenzwerte, die vom durchschnittlichen Gewicht der verkauften Neuwagen abhängen: Schwere Flotten dürfen einen höheren CO₂-Ausstoß aufweisen als leichtere. Für das Jahr 2021 sind die CO₂-Emissionen von neuen Pkw-Flotten auf 95 g/km begrenzt.¹ Dieser Grenzwert entspricht einem Verbrauch von 3,6 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin pro 100 Kilometer.

¹ Ab dem Jahr 2021 gilt ein CO₂-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer für alle europäischen Neu-Pkw im Schnitt. Im Jahr 2020 müssen bereits 95 Prozent der neu zugelassenen Pkw den Wert im Schnitt halten.

Überschreitet ein Hersteller seine spezifischen CO₂-Vorgaben, muss er für jedes Gramm CO₂ über seinem Zielwert und für jedes verkaufte Fahrzeug 95 Euro Strafe zahlen.

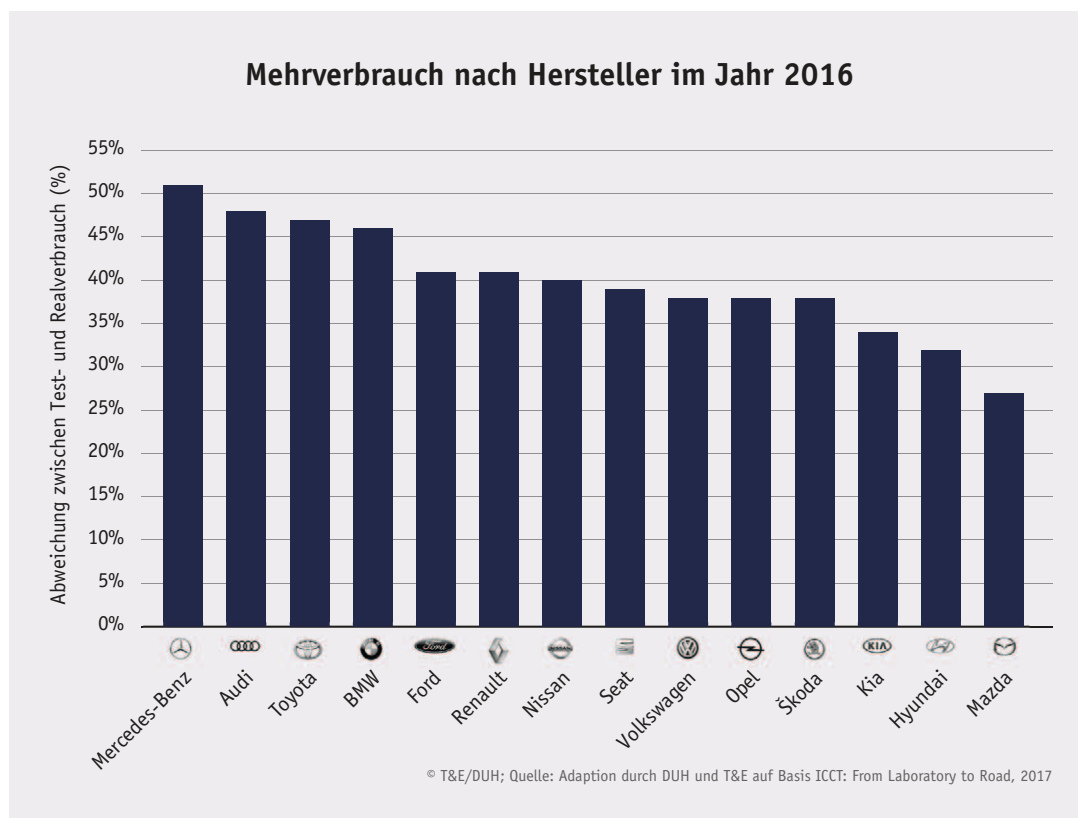
Seit der Einführung der CO₂-Emissionsgrenzwerte im Jahr 2008 sinken die offiziellen CO₂-Angaben. Seitdem ist jedoch die Abweichung zwischen amtlichen Verbrauchsangaben und realen Werten von Neufahrzeugen besonders stark gestiegen. Damit relativiert sich der Erfolg angeblich sinkender CO₂-Emissionen in den vergangenen Jahren. **Tatsächlich sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von neuen Pkw im Alltagsbetrieb seit 2009 nahezu unverändert geblieben.** Das von der EU für 2015 festgelegte Ziel für alle Neuwagen von 130 g/km wurde auf dem Papier erfüllt, aber bleibt in Wirklichkeit noch aus, wie in der folgenden Übersicht für Deutschland ersichtlich wird.



Der Hauptgrund für diese Entwicklung und die zunehmende Abweichung: **Gegenwärtig gibt es in Deutschland oder anderen europäischen Staaten keine konsequente Überwachung der Spritverbrauchsangaben durch eine unabhängige Stelle. Die zuständigen Behörden übernehmen die Angaben der Hersteller ungeprüft. Eine dringend notwendige Kontrolle fehlt, wirksame Sanktionen bei Verstößen bleiben bislang aus.** Daher konnten die Automobilhersteller in den letzten Jahren ungehindert ihre Fahrzeuge für die Typzulassung optimieren und ganz gezielt Manipulationen ausweiten. Mittlerweile wird in manchen Fällen eine bestimmte Software in den Fahrzeugen eingesetzt, die zur Erkennung des Testzyklus dient und das Auto in einem Modus mit geringerem Kraftstoffverbrauch als außerhalb des Labors fahren lässt. Daher sind die CO₂-Werte, die im Labor gemessen werden, deutlich geringer als die durchschnittlichen CO₂-Emissionen

im Alltagsbetrieb. Seitens der Behörden werden bislang keine adäquaten Maßnahmen umgesetzt, um diese unzulässigen Praktiken der Autoindustrie zu unterbinden.

Das Problem der zunehmenden Diskrepanz zwischen offiziellen Angaben und realem Verbrauch ist nicht auf bestimmte Autohersteller begrenzt, sondern vielmehr systematisch. ICCT hat in seiner Studie den Mehrverbrauch für die verschiedenen Hersteller und Fahrzeugklassen differenziert dargestellt und teilweise deutliche Unterschiede festgestellt. Der mit der DUH in dieser Kampagne kooperierende Dachverband T&E hat diese Angaben um weitere Hersteller ergänzt. Dabei stechen Premium Fahrzeuge durch besonders hohe Abweichungen hervor. Beispielsweise verbrauchten im Jahr 2016 neu zugelassene Daimler- und Audi-Modelle durchschnittlich knapp 50 Prozent mehr als offiziell angegeben.



Die DUH weist seit Jahren auf die Diskrepanz zwischen offiziellen und realen Werten hin. 2007 hat sie erstmals diesen Betrug der Automobilhersteller aufgedeckt und detailliert erklärt, wie er zustande kommt. Die Hersteller verschaffen sich mit diesen geschönten Verbrauchsangaben enorme Vorteile: Je niedriger die offiziellen Angaben zum Kraftstoffverbrauch bzw. CO₂-Ausstoß sind, desto einfacher erreicht der Autobauer seinen EU-Flottengrenzwert für CO₂ und vermeidet damit Strafzahlungen. Ein niedriger Wert macht zudem ein Auto attraktiver für Kunden, da die Höhe der Kfz-Steuer in vielen EU Mitgliedsstaaten auch nach den CO₂-Angaben berechnet wird. Nicht zuletzt erscheint das entsprechende Fahrzeug für den Verbraucher als kostengünstig im Betrieb durch angeblich niedrigen Spritverbrauch.

Das angeblich so sparsame Auto ist also unter Umständen nicht nur in Sachen Klimaschutz eine Mangelpackung, sondern sorgt auch für Frust an der Tankstelle und Ebbe im Geldbeutel.

Wie ist der Betrug möglich?

Die Messung des CO₂-Ausstoßes erfolgt auf einem Prüfstand, wo das Fahrzeug auf einer Rolle betrieben und ein festgelegter Fahrbetrieb simuliert wird. Zuvor wird der Luft- und Rollwiderstand und die Trägheit des Testfahrzeugs ermittelt, indem man das Fahrzeug ausrollen lässt. Das Ergebnis fließt in die Einstellung des Widerstandswertes des Rollenprüfstands ein.

Der Grund für die immer größer werdende Lücke zwischen Laborwerten und realen Verbrauchswerten liegt in erster Linie in den immer absurder werdenden Manipulationen sowohl auf dem Rollenprüfstand als auch bei der Ermittlung der Ausrollwerte. **Inzwischen wird das Prüffahrzeug von den Herstellern in einer Art und Weise für den Test präpariert, dass es kaum noch etwas mit dem späteren Serienfahrzeug zu tun hat.**

Der Luft- und Rollwiderstand eines Testfahrzeugs ist deutlich geringer als der Durchschnitt der entsprechenden Serienfahrzeuge. Um das Gewicht und den Fahrwiderstand des Testfahrzeugs zu minimieren, werden mitunter mehrere hundert Kilo Innenausstattung, Sitze, Verkleidungen sowie Bremsbeläge und Außenspiegel entfernt. Tür- und Kühlergrillritzen werden verklebt, die Reifen extrem aufgepumpt und mit Hitze verhärtet.

Auf dem Rollenprüfstand erkennt mitunter die Motorsteuersoftware die Prüfsituation und schaltet in einen verbrauchsarmen Modus. Ein weiteres Beispiel ist die Abschaltung der Lichtmaschine während des Tests, sodass die Ladung der Autobatterie verhindert wird. Andere Hersteller stehen im Verdacht, Verbrauchswerte mit einer Lenkraderkennung manipuliert zu haben. Eine solche Software wurde von der kalifornischen Umweltbehörde CARB (California Air Resources Board) bei Audi-Fahrzeugen mit automatischer Gangschaltung dokumentiert: Demnach aktiviert sich ein Schaltprogramm für das Getriebe des Prüffahrzeugs, wenn das Lenkrad nach dem Start – wie auf dem Rollenprüfstand – nicht bewegt wird. Dadurch werden geringere CO₂-Emissionen gemessen. Sobald das Lenkrad um mehr als 15 Grad gedreht wird, aktiviert sich ein anderes Schaltprogramm, das Fahrzeug verbraucht wieder deutlich mehr Kraftstoff und emittiert mehr CO₂.

Fahrzeuge werden ohne jegliche Sonderausstattung geprüft. Aus diesem Grund bieten Automobilhersteller beispielweise Ersatzreifen, Klimaanlage oder Radio als Sonderausstattung statt als Grundausstattung an. Einige Modelle haben in der Grundausstattung nur zwei Türen, und andere Fahrzeugmodelle haben einen kleinen Tank, der gegen Aufpreis in einen Tank klassenüblichen Formats getauscht werden kann.

Auf dem Rollenprüfstand werden weitere Schlupflöcher ebenfalls immer intensiver ausgenutzt. Hier können Autohersteller einen CO₂-Messwert angeben, der bis zu vier Prozent niedriger ist, als im Labor tatsächlich gemessen. Mittlerweile erlaubt die hohe Präzision der vorhandenen Messvorrichtungen die fast volle Ausnutzung dieses Spielraumes. Sonstige Messtoleranzen, wie z.B. bei dem Geschwindigkeitsprofil oder der Temperatur, werden in ähnlicher Weise ausgenutzt.

Hierbei handelt es sich nicht um legale Tricks oder die Ausnutzung von unregelmäßigen Prüfvorschriften, sondern um gezielte Manipulationen.

Hier eine Übersicht über die Möglichkeiten, wie die offiziellen Angaben durch die Hersteller manipuliert werden können:

Batterien: Hersteller koppeln die Lichtmaschine vom Motor ab, so dass der Kraftstoffverbrauch für das Aufladen der Batterie wegfällt.

PRÜFSTAND

Motorsteuerung: Automobilhersteller können die Motorsteuerung so optimieren, dass in der Testphase der Verbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Dazu muss das Testfahrzeug die Prüfsituation „erkennen“.

PRÜFSTAND

Spezial-Öle: Die Hersteller verwenden vorwiegend teure Schmiermittel und Spezial-Öle. Damit verbraucht das Testfahrzeug weniger Kraftstoff im Vergleich zum Serienfahrzeug.

PRÜFSTAND

Ausrichtung der Räder: Eine auf den Ausrollwert hin optimierte Einstellung der Räder verringert den Rollwiderstand.

AUSROLLTEST

Spezielle Reifen: Es werden schmale Reifen mit geringem Rollwiderstand bei dem Testfahrzeug montiert.

AUSROLLTEST

Reifendruck: Die Reifen werden für die Fahrt auf der Teststrecke über das im Handbuch empfohlene Maß hinaus aufgepumpt. Damit verringert sich der Rollwiderstand der Reifen.

AUSROLLTEST

Gewicht: Je leichter ein Fahrzeug, desto geringer ist auch der Spritverbrauch. Der Prüfstand wird mit dem Gewicht der leichtesten Ausstattungsvariante des Testfahrzeugs ohne jegliche Extras programmiert.

PRÜFSTAND

Aerodynamik: Das Testfahrzeug wird für den Ausrolltest mit Klebeband am Kühlergrill oder an den Türschlitzen abgedeckt und gedübelt. Dies reduziert den Luftwiderstand und optimiert den Ausrollwert.

AUSROLLTEST

Bremsen: Für den Prüfstand werden die Bremsbeläge mit den Bremsätteln so eingestellt, dass eine Reibung bei nicht getätigter Bremse ausgeschlossen wird. Damit verringert sich der Kraftstoßverbrauch. Auf der Straße würde eine solche Maßnahme die Bremsleistung und damit die Sicherheit herabsetzen.

PRÜFSTAND

Anpassung: Die ermittelten CO₂-Werte können nach Abschluss der Messungen offiziell um 4% niedriger angegeben werden.

PRÜFSTAND

Optimierung der Ausrollstrecke und der Umgebungsbedingungen (wie erhöhte Umgebungstemperatur).

PRÜFSTAND AUSROLLTEST

Laborinstrumente: Für die Messgenauigkeit der Laborgeräte sind Fehlertoleranzen vorgesehen

PRÜFSTAND

Nutzung von Testtoleranzen und Anpassung der Ergebnisse.

PRÜFSTAND AUSROLLTEST

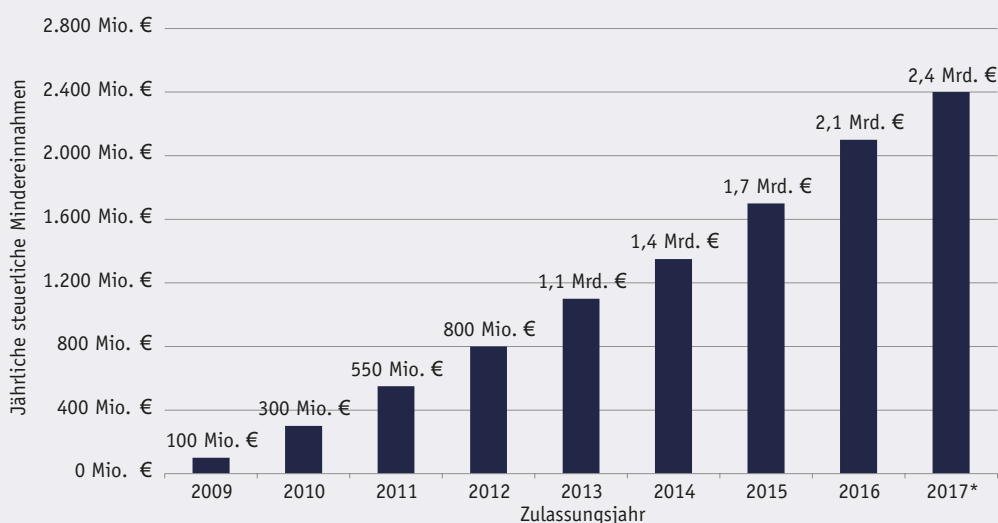
Das Bild zeigt, wie Autohersteller das bisherige Prüfverfahren NEDC manipuliert haben. Seit September 2017 gilt in der EU das neue Prüfverfahren WLTP zur Bestimmung der Abgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Pkw. Der WLTP schließt zwar einige der im NEDC vorhandenen Schlupfflöcher auf und ist anfällig für Manipulation, wie jedes Laborverfahren.

© stillwellnke - flickr - Subaru Impreza Side

Die Folgen dieser Manipulationen sind vielfältig

- » **Geschädigt wird der Klimaschutz:** Durch den höheren Verbrauch der Fahrzeuge gelangen deutlich mehr CO₂-Emissionen in die Atmosphäre als offiziell angenommen und im Rahmen der Flottengrenzwerte für Pkw vorgeschrieben. Dadurch wird die deutsche und europäische Klimaschutzpolitik für diesen Sektor faktisch ausgehebelt.
- » **Leidtragende sind auch die Verbraucher:** Falsche Spritverbrauchs- und CO₂-Angaben der Automobilhersteller führen beim Autofahrer mittlerweile zu erhöhten Tankkosten von bis zu 7.000 Euro pro Fahrzeug. Diese Mehrkosten dokumentierte die DUH in einer Auswertung der Realverbräuche der 30 zulassungsstärksten Neufahrzeuge (Januar 2017) über eine angenommene Laufzeit von 200.000 Kilometern. Die amtlichen Verbrauchsangaben wurden dabei mit den nach Herstellern differenziert dargestellten Ergebnissen der Studie von 2016 des ICCT „From Laboratory to Road“ abgeglichen. Nach Angaben von ICCT sind die Kosten pro Jahr für einen durchschnittlichen Autofahrer inzwischen etwa 400 Euro höher, als die Herstellerangaben es vermuten lassen. Verbraucher werden mit diesem Problem alleine gelassen.
- » **Geschädigt wird die Wirtschaft:** Immer mehr Unternehmen versuchen, die CO₂-Emissionen ihrer Flotten zu senken. Die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw dienen ihnen dabei als Maßstab. Die Anstrengungen dieser Unternehmen werden aufgrund des realen Mehrverbrauchs untergraben. Es entstehen zusätzliche Spritkosten, die vorher nicht einkalkuliert waren. Zudem vernachlässigt die europäische Automobilindustrie echte Innovationen für effiziente Fahrzeuge, solange der Nachweis von niedrigen CO₂-Emissionen auf dem Papier ausreicht. Die Branche müsste diese Technologien jedoch kontinuierlich weiterentwickeln, um den Anschluss im globalen Wettbewerb nicht zu verlieren.
- » **Mindereinnahmen für den Staat:** Zur Berechnung der Kraftfahrzeug-Steuern werden seit 2009 neben dem Motorraum auch die offiziellen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs herangezogen. Bei einem höheren Verbrauch eines Fahrzeugs müsste der Staat auch höhere Kfz-Steuern dafür berechnen. Durch die immer dreistere Spritlüge entgingen dem Bundesfinanzministerium in Deutschland seit der Umstellung der Kfz-Steuer auf die CO₂-Emissionsangaben über zehn Milliarden Euro Kfz-Steuer. Für 2017 rechnet die DUH mit Steuer-Mindereinnahmen in Höhe von 2,4 Milliarden Euro allein in Deutschland.

Steuer-Mindereinnahmen in Deutschland durch falsche Herstellerangaben zu den CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen



Die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Angaben wurde zum 1.7.2009 wirksam und betrifft nur die jeweils ab diesem Zeitpunkt neu zugelassenen Fahrzeuge. Daher resultiert der anfangs niedrige und seitdem stetig steigende jährliche Steuer-Fehlbetrag. | *Bei der Berechnung der Steuermindereinnahmen für 2017 wurde eine zum Jahr 2016 gleichbleibende Abweichung von Norm- zu Realverbrauch angenommen.

DUH-Berechnungen auf Basis der Kfz-Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes seit 2009 und Berücksichtigung der Ergebnisse des ICCT-Berichts „From Laboratory to Road: A 2017 update“.

Deutsche Behörden nehmen Betrug billigend in Kauf

Bislang gibt es seitens der Behörden keine adäquaten Mechanismen, um die unzulässigen Praktiken der Automobilindustrie zu unterbinden. Die zugrundeliegende EU-Verordnung (VO (EG) Nr. 715/2007) schreibt vor, dass die offiziell vom Hersteller gemeldeten Verbrauchsangaben auch bei Nachprüfungen erreicht werden müssen. Bei festgestellten Falschangaben sollten Sanktionen ausgesprochen werden, die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sind. Die deutschen Behörden bleiben jedoch seit Jahren untätig.

Manipulationen der Hersteller können nicht ausgeschlossen werden, wenn die übermittelten Angaben nicht gleichzeitig durch eine unabhängige Stelle kontrolliert werden.

In den USA wird ein anderer Ansatz verfolgt: Hier liegt ein sehr starker Fokus auf unabhängigen Kontrollen. Es werden sowohl Serienfahrzeuge als auch Bestandsfahrzeuge stichprobenartig ausgewählt und getestet. Die amerikanische Umweltschutzbehörde US EPA (United States Environmental Protection Agency) zwingt die Autohersteller bei festgestellten Abweichungen oberhalb von vier Prozent zur Korrektur der Angaben, veröffentlicht die festgestellten Betrugereien, kann Rückrufaktionen anordnen und fordert Strafzahlungen in bis zu dreistelliger Millionenhöhe. Darüber hinaus wird in den USA großen Wert auf Datentransparenz und Verbraucherinformation gelegt. Beispielsweise wird dort eine offizielle Webseite (www.fueleconomy.gov) zum Thema Spritverbrauch und Emissionen von Fahrzeugen gepflegt. Verbraucher haben Zugang zu realen Verbrauchswerten aktueller und älterer Fahrzeugmodelle. Zudem können Autofahrer ihre realen Spritverbrauchswerte einpflegen.



Bringt der neue Prüfzyklus die Wende?

Im September 2017 wurde auf EU-Ebene der neue Prüfzyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zur Ermittlung der CO₂-Emissionen eingeführt. Ab September 2018 gelten die WLTP-Richtlinien für alle Neuzulassungen. Im Vergleich zum bisherigen Prüfzyklus NEDC (New European Driving Cycle) führt der neue Zyklus bestimmte Änderungen ein, die zu realitätsnäheren Kraftstoffverbrauchswerten führen sollen: Der neue Prüfzyklus ist länger und dynamischer, er schreibt eine höhere Durchschnitts- und Höchstgeschwindigkeit vor. Für die Bestimmung des Testgewichts werden zukünftig Sonderausstattungen und die Nutzlast des Fahrzeugs berücksichtigt, so dass der Rollwiderstand des Fahrzeugs realistischer simuliert wird. Zudem ist die Außentemperatur, bei der der Motor gestartet wird, niedriger als beim bisherigen Prüfzyklus.

	NEDC (Euro 6)	EU WLTP
Testzyklus		
Zyklus	NEFZ	WLTC
Länge des Zyklus	11,03 km	23,27 km
Zeit	19,66 Minuten	30 Minuten
Durchschnittsgeschwindigkeit	34 km/h	47 km/h
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	131 km/h
Standzeitanteil	24%	13%
Schaltung (manuelle Getriebe)	Fixe Schaltpunkte	Fahrzeugspezifisch
Ausrolltest		
Reifenprofiltiefe	50 bis 90%	80 bis 100%
Reifendruck	Nicht definiert	Fahrzeugspezifisch
Fahrzeuggewicht		
Testgewicht	Leergewicht + 100 kg	Leergewicht + 100 kg + Ausstattung + Nutzlast (keine Klimaanlage)
Schwingmassenklassen (Einteilung der Testfahrzeuge nach Trägheitsverhalten)	Festgelegte Klassen	Keine Klassen, fahrzeugspezifisch
Temperatur		
Außentemperatur der Vorkonditionierungshalle und Prüfkammer	20 bis 30°C	14°C / 23°C
Starttemperatur des Motors	Kalt	Kalt
Andere Parameter		
Laufleistung des Testfahrzeugs	Max. 3.000 km	3.000 bis 15.000 km
Ladezustand der Batterie	Nicht definiert	Darf vor dem Zyklus nicht geladen werden

Allein der Umstieg auf einen neuen Zyklus stellt noch keine nachhaltige Lösung dar: Das Prüfverfahren WLTP, das ebenfalls Labormessungen vorsieht, wird die Manipulationen der Autohersteller nicht beenden und auch nicht die Lücke zwischen realem Verbrauch und geschönten Herstellerangaben schließen. Trotz aller Neuerungen kann ein Laborverfahren reale Fahrbedingungen nicht vollständig abbilden und ist weiter anfällig für Manipulationen. Das Grundproblem bleibt weiterhin bestehen. Es sind weitergehende, zusätzliche Maßnahmen notwendig, um die Diskrepanz zwischen offiziellen und realen Angaben deutlich zu verringern.

Die Berücksichtigung von RDE-Messungen (Real Driving Emissions) ist hierbei unerlässlich. Sie geben Auskunft über das reale Emissionsverhalten von Fahrzeugen, da im praktischen Fahrbetrieb gemessen wird. Hierzu müssen die Fahrzeuge mit einer mobilen Messtechnik (Verwendung von Portable Emission Measurement System, PEMS) auf der Straße im normalen Betrieb gemessen werden. Damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge nur für einen eng abgegrenzten Betriebsbereich im Labor kalibriert werden, statt für reale Fahrbedingungen.

RDE-Messungen sind seit September 2017 Bestandteil der Typprüfung neuer Fahrzeugmodelle. Ab September 2019 ergänzen sie die Typzulassung aller Pkw, die als Neuwagen gehandelt werden. Bislang sollen aber bei RDE-Tests nur die Partikelzahl und die Konzentration von Stickoxiden bestimmt werden. Um die wachsende Lücke zwischen Herstellerangaben und Realemissionen zu schließen, müssen im Zulassungsverfahren auch die CO₂-Emissionen auf der Straße ermittelt werden. Wichtig ist, dass die Abweichung zwischen den Ergeb-

nissen der Straßenmessungen und dem Laborwert begrenzt wird. Die Kommission muss also einen Grenzwert für den realen CO₂-Ausstoß einführen und er sollte nicht mehr als vier Prozent über dem Grenzwert für die Labormessungen liegen.

Darüber hinaus sind unabhängige stichprobenartige Nachtests der CO₂-Emissionen von Serienfahrzeugen im Alltagsbetrieb unerlässlich. Im Mai 2018 wurde die WLTP-Verordnung (VO EU 2017/1151) dahin geändert, dass es in Zukunft behördliche Kontrollen von Schadstoffemissionen (Stickoxide und Partikelzahl) unter realen Fahrbedingungen geben wird. Für CO₂-Emissionen sind jedoch ausschließlich WLTP-Nachmessungen im Labor vorgesehen, wodurch Nachmessungen von CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb weiterhin von den Kontrollen ausgeschlossen sind. Mit der Änderung wurde erstmals die Einführung einer Mindestzahl von behördlichen Nachkontrollen an Bestandsfahrzeugen beschlossen. Bisher lagen solche Kontrollen vollständig in den Händen der Automobilhersteller und betrafen nur Schadstoffemissionen, nicht CO₂. Damit wird ein Teil der Verantwortung auf die Typgenehmigungsbehörden der Länder verlagert, die sowohl WLTP- als auch RDE-Nachtests (letztere ja nur für Stickoxide- und Feinstaubemissionen) durchführen sollen. Dabei finden die Tests durch die Typgenehmigungsbehörden zusätzlich zu den WLTP-Tests der Hersteller statt. Darüber hinaus können Drittparteien Nachtests in Auftrag geben, vorausgesetzt, ein akkreditiertes Labor oder ein benannter technischer Dienst führt die Tests in ihrem Namen durch.

Solange sich die Lücke zwischen offiziellen Labormesswerten und dem realen Verbrauch nicht drastisch reduziert, ist die Bundesregierung in der Verantwortung. Sie steht in der Pflicht, damit Verbraucher sich zukünftig auf die Herstellerangaben verlassen können.



Umstellung von NEFZ auf WLTP und deren Wirkung auf die CO₂-Emissionsstandards nach 2020

In der EU gilt aktuell ein CO₂-Flottengrenzwert für Pkw von 95 g/km (auf Basis von NEDC), der im Durchschnitt aller im Jahr 2021 verkauften Neufahrzeuge erreicht werden muss. Trotz Einführung des WLTP bleibt der NEDC-Zielwert gültig und wird zur Ableitung herstellerepezifischer CO₂-Grenzwerte für das Jahr 2021 zugrunde gelegt. Die Umstellung auf CO₂-Zielwerte auf WLTP-Basis ist erst für das Jahr 2021 festgeschrieben.

Der ab dem Jahr 2021 festgelegte Wert dient als Ausgangspunkt für die von der EU-Kommission vorgeschlagene prozentuale Minderung der CO₂-Ziele bis 2030.

Um die Einhaltung des CO₂-Grenzwerts im Jahr 2021 überprüfen zu können, hat die Gemeinsame Forschungsstelle der Europäischen Kommission ein Korrelations-Tool Namens CO₂MPASS erarbeitet, mit dessen Hilfe die im WLTP gemessenen CO₂-Emissionen in NEDC-äquivalente Werte umgerechnet werden sollen. Entsprechend der Novellierung der CO₂-Regulierung im Jahr 2014 (EU/333/2014) war die Maßgabe für die Korrelation, dass durch die Einführung des WLTP die Anforderungen an die CO₂-Minderung nicht verändert werden sollten.

Autobauer werden jedoch für das bisherige Ausnutzen der Schlupflöcher des alten Tests belohnt, da diese teilweise in CO₂MPASS eingerechnet sind. Demzufolge fällt die Differenz zwischen WLTP-CO₂-Emissionswerten und den korrelierten NEDC-Werten künstlich hoch aus. Zudem ist das Verfahren zur Umrechnung der Werte ausgesprochen intransparent. Nur Zulassungsbehörden und Automobilhersteller haben Zugang zu den entsprechenden Eingangsdaten für die Software und können den entwickelten Umwandlungsfaktor nachvollziehen. Da nutzt es auch nichts, dass die Software veröffentlicht ist.

Die Umstellung birgt daher Gefahren bei der Festlegung des CO₂-Flottengrenzwertes auf Basis von WLTP. Es steht zu befürchten, dass dieser Wert, der vom 95 g CO₂/km auf NEDC-Basis abgeleitet wird, durch überzogene Umrechnungsfaktoren künstlich in die Höhe getrieben wird. Aufgrund der prozentualen Minderungsanforderung der EU-Kommission, würde dies zu einer weiteren faktischen Aufweichung der Minderungsziele führen.

Beispiel: Autohersteller X hat im Jahr 2020 einen durchschnittlichen gemessenen CO₂-Ausstoß von 110 g/km nach WLTP und einen durchschnittlichen korrelierten NEDC-CO₂-Ausstoß von 92 g/km. Daraus ergibt sich einen Umrechnungsfaktor von ca. 1,2 im Schnitt. Der Flottengrenzwert für das Jahr 2021 für diesen Hersteller wird wie folgt festgelegt: NEDC-Grenzwert für 2020 x 1,2 = WLTP-Grenzwert für 2021

Wie aus dem Beispiel ersichtlich wird, erzeugt die Umstellung einen starken Anreiz, ein hohes Verhältnis zwischen WLTP- und NEFZ-äquivalenten Emissionswerten im Jahr 2020 zu erreichen, um einen möglichst hohen WLTP-Zielwert als Absprungswert zu erzielen.

Ein möglichst hoher Wert auf Basis des WLTP führt automatisch bei einer prozentualen Minderungsvorgabe dazu, dass auch in den kommenden Jahren Minderungen beim CO₂-Ausstoß weit unter dem bleiben, was klimapolitisch erforderlich und auch technisch machbar wäre.

Darüber hinaus verändert die Umstellung des Prüfverfahrens die Effektivität der Regulierung bis einschließlich des Jahres 2019 nicht. Es besteht für die Hersteller ein Anreiz, weiterhin auf den NEFZ und die Umrechnung mit CO₂MPAS zu optimieren und somit das „95 g“-Ziel mit eher geringer Effektivität hinsichtlich der realen CO₂-Minderung zu erfüllen. Wichtig ist also auch zukünftig absolute Grenzwerte für CO₂-Emissionen festzusetzen.



„Die Automobilbranche nutzt den neuen Prüfzyklus als Einfallstor, um mit der Umstellung die Ausgangswerte für die nächste Phase der CO₂-Minderung aufzuweichen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen sich die Kommission wie auch die deutschen Behörden nicht nur ehrgeizigere und vor allem absolute Klimaziele setzen, sondern auch die Umsetzung kontrollieren und Verstöße endlich sanktionieren. Denn eine Reduktion der Emissionen auf dem Papier schützt das Klima genauso wenig, wie eine ausschließlich im Labor funktionierende Abgasreinigung die Gesundheit der in den Städten lebenden Menschen schützt.“

Barbara Metz, stellvertretende Bundesgeschäftsführerin, Deutsche Umwelthilfe e.V.

Wir fordern ein 8-Punkte-Sofortprogramm für ehrliche Spritangaben:

- 1. Effektive Marktüberwachung:** Einrichtung einer von der Automobilindustrie und von den Zulassungsbehörden unabhängigen amtlichen Stelle zur Überprüfung der offiziellen Verbrauchswerte zufällig ausgewählter Serienfahrzeuge sowie der vom Hersteller für die Labormessung vorgegebenen Parameter (z.B. Rollwiderstand). Bisher sind diese Parameter nicht öffentlich zugänglich und können daher nicht durch Dritte überprüft werden. Die Unabhängigkeit der Nachmessungen ist insofern unabdingbar, als das in der aktuellen Typgenehmigung finanzielle Verflechtungen zwischen Automobilherstellern und technischen Diensten bestehen. Herstellern steht es nämlich grundsätzlich frei, für die Typgenehmigung einen technischen Dienst ihrer Wahl zu beauftragen.
- 2. Korrektur der offiziellen Verbrauchswerte bei einer Abweichung ab vier Prozent** zwischen der Herstellerangabe und dem Messergebnis der unabhängigen Nachkontrolle.
- 3. Sanktionierung von betrügerischen Praktiken:** Festgestellte Verstöße müssen veröffentlicht und mit wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen belegt werden.
- 4. Ermittlung der CO₂-Emissionen im realen Straßenverkehr:** Anpassung des offiziellen Typzulassungsverfahrens durch Überprüfung der CO₂-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, wie es im Rahmen der RDE-Regulierung bereits für Stickoxide und Partikelzahl Pflicht ist. Ein geeignetes Testverfahren muss hierzu schnellstmöglich erarbeitet werden.
- 5. Einführung eines Limits von vier Prozent für die maximale Abweichung zwischen den im Rahmen von Straßenmessungen ermittelten CO₂-Emissionen und dem Laborwert.**
- 6. Transparenz:** Offenlegung aller CO₂- und emissionsbezogener Daten durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Die Automobilindustrie muss der Veröffentlichung aller für die Nachprüfung von CO₂- und Abgaswerten notwendigen Fahrzeugdaten ausdrücklich zustimmen.
- 7. Benennung einer für falsche Spritverbrauchsangaben zuständigen Behörde,** die festgestellte Abweichungen des Spritverbrauchs sammelt, öffentlich zugänglich macht und Verbrauchern bei der Durchsetzung ihrer Rechte gegenüber den Autokonzernen hilft. Geschädigte Verbraucher dürfen nicht alleine gelassen werden. In Deutschland kann nach einem Grundsatzentscheid des Bundesgerichtshofes jeder Autohalter mit nachweislich erhöhtem Spritverbrauch von über 10 Prozent auf der Basis von Labormessungen die Rückabwicklung des Kaufs und Schadensersatz einfordern. In der Realität müssen sich die betroffenen Autohalter bislang auf einen mehrjährigen Rechtsstreit mit spezialisierten Konzernanwälten und hohen Gutachterkosten einstellen, ohne dass sie eine Unterstützung durch die Behörden erhalten.
- 8. Einführung der Musterfeststellungsklage ins deutsche Recht,** um Verbrauchern bessere Rechte gegenüber betrügerischen Praktiken von Unternehmen zu geben.

Unsere Forderungen im Überblick



Gruppenklagen für einen besseren Verbraucherschutz

Die Europäische Kommission forderte im Juni 2013 alle Mitgliedstaaten dazu auf, kollektive Rechtssysteme wie die Gruppenklage in ihre Rechtsordnungen einzuführen. Im Juni 2018 wurde die Musterfeststellungsklage im Deutschen Bundestag beschlossen. Das Gesetz soll im November 2018 rechtsverbindlich werden.

Angeblich ist die Musterfeststellungsklage eingeführt worden, um Verbraucherinnen und Verbraucher vor unlauteren Praktiken von Unternehmen zu schützen. Doch statt den Verbraucher zu stärken, legt die Bundesregierung erneut schützend die Hand über die Industrie.

Künftig können klageberechtigte Verbände im Namen von Verbrauchern gesammelt für mehrere gleichgelagerte Fälle beim Oberlandesgericht klagen. Die Verjährung von Ansprüchen von Verbraucherinnen und Verbrauchern wird mit der Klageeinreichung gehemmt.

Es müssen mehrere Bedingungen sowohl auf Seiten der Verbraucher als auch auf Seiten der Verbände erfüllt werden, um eine Musterfeststellungsklage führen zu können. Die Anforderungen an klageberechtigte Verbände sind relativ willkürlich gewählt und geben keine Auskunft über die Expertise des Verbandes auf dem jeweiligen Themengebiet. Zunächst einmal müssen sie folgende Kriterien erfüllen:

- » mindestens zehn Verbände oder 350 natürliche Personen als Mitglieder ausweisen
- » mindestens vier Jahre als qualifizierte Einrichtung beim Bundesamt für Justiz geführt sein
- » höchstens fünf Prozent der Einnahmen von Wirtschaftsunternehmen erhalten
- » kein kommerzielles Interesse an den Klagen haben

Unter dem Vorwand einer angeblich drohenden „Klageindustrie“ werden durch diese restriktiven Anforderungen viele Umwelt- und Naturschutzverbände, u.a. auch die Deutsche Umwelthilfe e.V., nicht als klageberechtigt kategorisiert, auch wenn sie hohe Expertise und Erfahrung in bestimmten Bereichen des Verbraucherschutzes aufweisen.

Auch kann nicht jeder Geschädigte einfach über einen klageberechtigten Verband eine Musterfeststellungsklage einreichen. Als erstes müssen dem Verband mindestens zehn gleichgelagerte Fälle vorliegen. Auf der Basis dieser Ansprüche kann eine Klage eingereicht werden. Hält das Gericht die Klage für zulässig, wird dies veröffentlicht und es wird ein Klageregister beim Bundesamt für Justiz eröffnet. Dort müssen sich innerhalb von zwei Monaten mindestens 50 weitere Betroffene melden, ebenfalls mit gleichgelagerter Angelegenheit. Anderenfalls ist keine Musterfeststellungsklage möglich. Kommt ein Verfahren zustande, kann sich noch bis zum Ende der mündlichen Verhandlung jeder in das Klageregister eintragen, der in gleicher Sache klagen möchte.

Für die Feststellungsklage an sich entfallen keine Kosten. Wenn die Musterfeststellungsklage erfolgreich ist, ist der Sachverhalt automatisch für alle, die im Register eingetragen sind, verbindlich festgestellt. Anschließend muss jedoch jeder einzelne Geschädigte individuell auf Schadensersatz klagen. Wenn es nur um kleinere Beträge geht, werden viele Verbraucher ihre Ansprüche auch weiterhin verstreichen lassen.

Eine Musterfeststellungsklage reduziert das individuelle Kostenrisiko erheblich und kann so dazu führen, dass deutlich mehr Verbraucher sich dazu entscheiden, gegen die Autokonzerne vorzugehen. Dies wiederum sollte einen Anreiz für die Autohersteller bieten, ehrliche Verbrauchsangaben zu machen.

Auch die EU-Kommission beabsichtigt, die Voraussetzung für die verbindliche Einführung von Verbandsklagen für Verbraucherrecht in allen EU-Staaten zu schaffen und hat im April 2018 einen Richtlinienvorschlag vorgelegt. Das Europaparlament hat noch nicht entschieden und auch die Mitgliedstaaten müssen noch befragt werden. Die bisherigen Pläne der EU sind jedoch strenger und weitreichender als die Ausgestaltung der Musterfeststellungsklage in Deutschland. Die Musterfeststellungsklage ist lediglich auf eine Schadensfeststellung ausgerichtet, die EU-Pläne sehen eine Folgebeseitigung vor. Es ist durchaus vorgesehen, dass im Falle einer erfolgreichen Klage auch Geld gezahlt wird.

Im Rahmen einer künftigen Richtlinie auf EU-Ebene ist es also möglich, dass die deutsche Musterfeststellungsklage noch in einigen Punkten abgeändert werden muss. Wir setzen uns dafür ein, dass das deutsche Gesetz entsprechend den europäischen Vorgaben angepasst und im Sinne des Verbraucherschutzes verbessert wird.

Wir kämpfen für ehrliche Spritangaben!

Die DUH begegnet dieser Entwicklung mit der Verbraucherschutzkampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben“. Gemeinsam mit unserem Projektpartner T&E werden wir in den nächsten Jahren verstärkt auf ein Ende der Verbrauchertäuschung hinwirken. **Autokäufer müssen sich zukünftig auf ehrliche Spritangaben verlassen können.**

Worum geht es in unserer Kampagne?

Im Rahmen der Kampagne sollen rechtswidrige Praktiken der Hersteller wie die Erkennung von Prüfständen oder Testfahrzeuge, die wesentlich von den Serienmodellen abweichen, öffentlich gemacht werden. Gleichzeitig sollen Behörden und politische Entscheidungsträger dazu gebracht werden, die bestehenden Zulassungsvorschriften anzuwenden und behördliche Nachprüfungen durchzuführen. Festgestellte Abweichungen sind zu veröffentlichen und bei betrügerischen Praktiken Sanktionen zu verhängen, die „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sind.

Das haben wir vor:

- » Wir werden die **Rechte der Verbraucher stärken**. Sie sollen zukünftig eine fundierte Kaufentscheidung treffen und sich gegen falsche Spritverbrauchsangaben wehren können.
- » Wir werden die Einrichtung einer offiziellen Anlaufstelle durch die Politik forcieren, die festgestellte Abweichungen des Spritverbrauchs sammelt, öffentlich zugänglich macht und bei der Durchsetzung der Verbraucherrechte hilft.
- » Es wird eine **vergleichende Studie** über Verbraucherrechte in verschiedenen EU Staaten erarbeitet. Eine Zusammenstellung oft gestellter Fragen und **Tipps im Umgang mit falschen Spritverbrauchsangaben** wird geschädigten Verbrauchern eine bessere Orientierung bieten. So erhalten die Autofahrer wichtige Unterstützung für mehr Rechtssicherheit, um gegen verzerrte Spritangaben vorzugehen.
- » Wir werden eigene **Emissions- und Spritverbrauchstests** mit repräsentativen Neuwagen durchführen und das neue WLTP-Testverfahren bewerten. Mit der Bereitstellung der Ergebnisse werden wir zudem auf die notwendigen unabhängigen Kontrollen als Voraussetzung für ehrliche Spritangaben aufmerksam machen.
- » Wir werden den Erfahrungsaustausch zwischen allen wichtigen Akteuren in Europa zum Thema Mehrverbrauch vorantreiben. In **Expertengesprächen und Konferenzen** werden wir gemeinsam mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Industrie und weiteren NGOs technische, administrative und legale Aspekte diskutieren, um wirksame Kontrollmechanismen zu etablieren und die Umsetzung der Gesetzgebung sicherzustellen.
- » Durch intensive **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** schaffen wir ein stärkeres Problembewusstsein. Dies umfasst Medienevents und Hintergrundgespräche sowie Social-Media-Aktivitäten.
- » Im Rahmen der Kampagne werden **Hintergrundinformationen** in verschiedenen Sprachen bereitgestellt.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) hat mit ihrem Projektpartner Transport and Environment (T&E) die Kampagne „Get Real: Für ehrliche Spritangaben“ gestartet. Unser Ziel ist es, die Verbraucherrechte zu stärken, sich gegen irreführende Praktiken der Autoindustrie im Rahmen der Typgenehmigung einzusetzen und die Marktüberwachung zu verbessern. Weitere Informationen finden Sie unter: www.get-real.org

„Get Real – Für ehrliche Spritangaben“ ist eine gemeinsame Kampagne von:



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Hackescher Markt 4
10178 Berlin, Deutschland

www.duh.de

Eva Lauer
Projektmanagerin
Tel.: +49 (0)30 2400 867-76
E-Mail: lauer@duh.de

Sonsoles Díaz
Projektmanagerin
+49 (0)30 2400 867-735
E-Mail: diaz@duh.de

Transport & Environment

2nd floor, 18 square de Meeüs
Brüssel, 1050, Belgien

www.transportenvironment.org

Yoann Le Petit
Clean Vehicles and Emobility Officer
Tel.: +32 (0)2 851 02 08
E-Mail: yoann.lepetit@transportenvironment.org

„Get Real – Für ehrliche Spritangaben“ (LIFE15 GIC/DE/00029, Close the gap)
wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.



August 2018

www.get-real.org

