



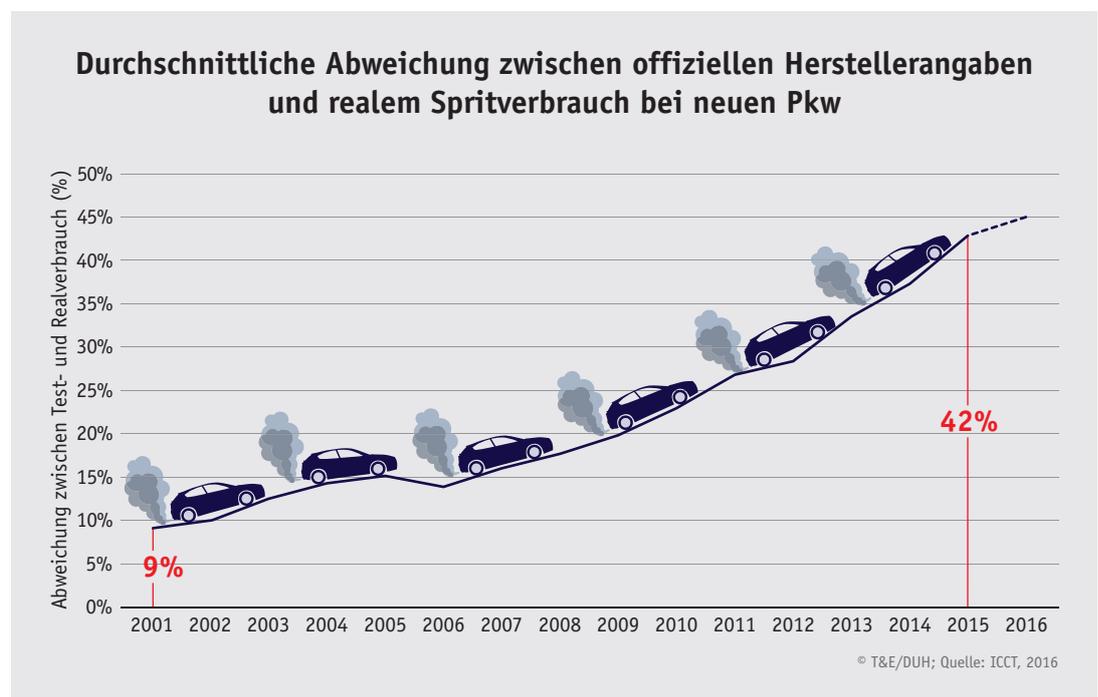
Ehrliche Spritverbrauchsangaben bei Pkw
Für Verbraucherrechte und Klimaschutz

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.

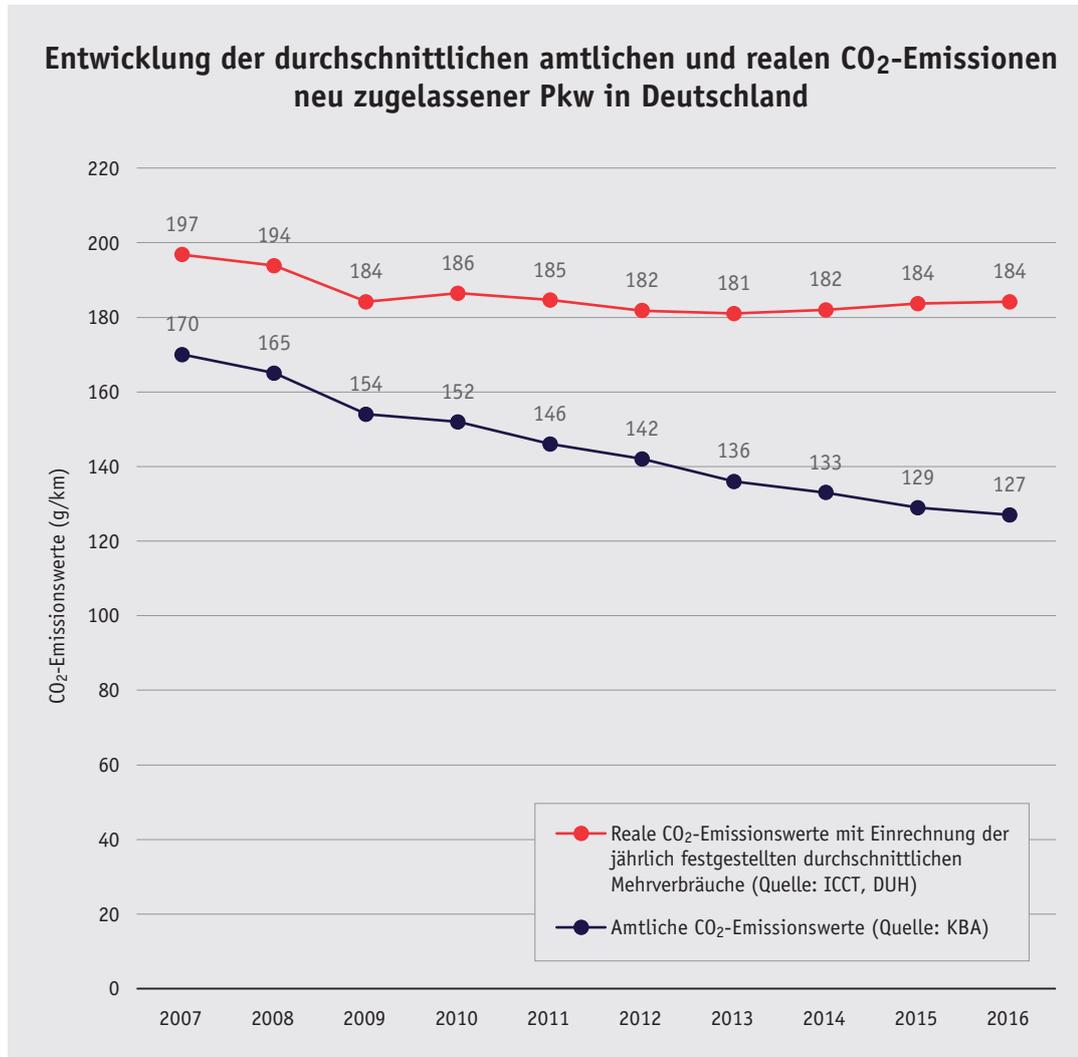
Langjährige Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH), der europäischen Dachorganisation Transport and Environment (T&E) sowie der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT) zeigen jedoch ein anderes Bild: Der tatsächliche Spritverbrauch von neuen Pkw-Modellen 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 2015 auf durchschnittlich 42 Prozent angewachsen, ohne dass sich die Testmethoden oder Zulassungsverfahren in dieser Zeit verändert haben.



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.

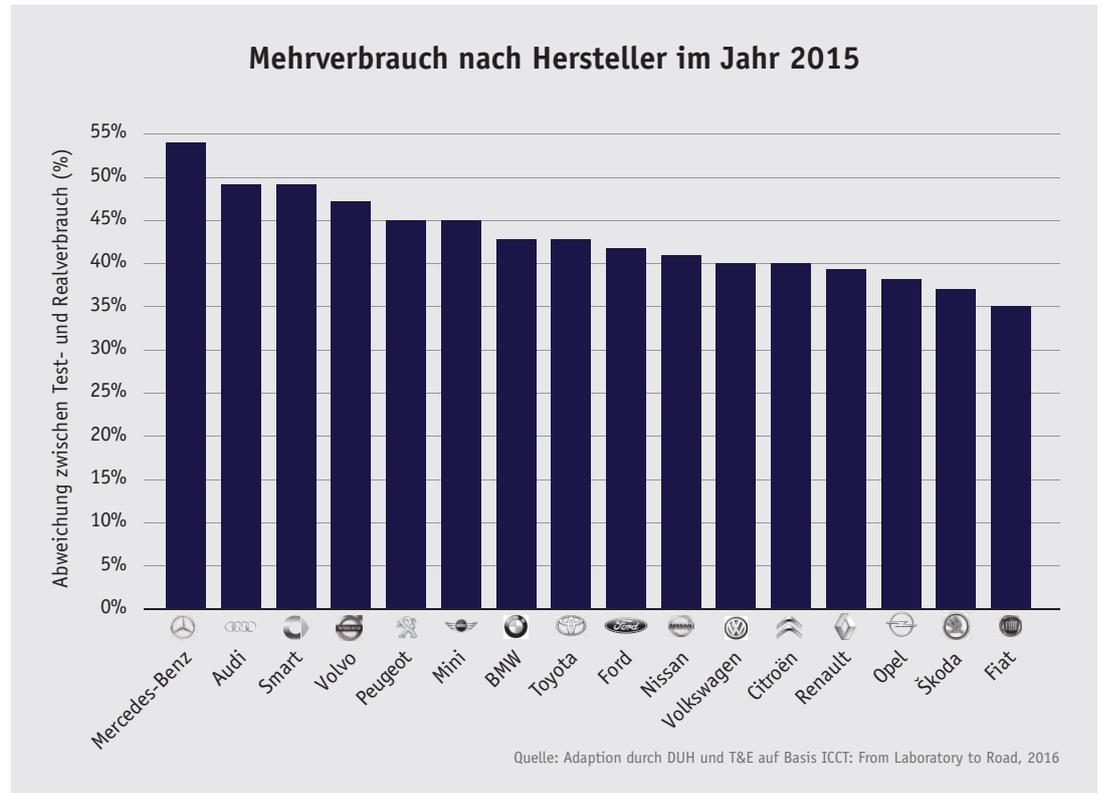
Demgemäß müssen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der von einem Hersteller im Jahr verkauften Neuwagen unter einem bestimmten Grenzwert liegen. Bei Nichteinhaltung der Grenzwerte müssen Strafzahlungen geleistet werden. Dabei handelt es sich um herstellerspezifische Grenzwerte, die vom durchschnittlichen Gewicht der verkauften Neuwagen abhängen: Schwere Flotten dürfen einen höheren CO₂-Ausstoß aufweisen als leichtere. Für das Jahr 2020 sind die CO₂-Emissionen von neuen Pkw-Flotten auf 95 g/km begrenzt. Dieser Grenzwert entspricht einem Verbrauch von 3,6 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin pro 100 Kilometer. 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 stehen Premium Fahrzeuge durch besonders hohe Abweichungen hervor. Beispielsweise verbrauchten im Jahr 2015 neu zugelassene Daimler- und Audi-Modelle durchschnittlich rund 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 immer 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 weiter 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. Einige Modelle haben in der Grundausstattung nur zwei Türen, und die Klimaanlage kann abbestellt werden, andere Fahrzeugmodelle haben einen kleinen Tank, der gegen Aufpreis in einen Tank klassenüblichen Formats getauscht werden kann.

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.

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 ungeregelten Prüfvorschriften, sondern um gezielte Manipulationen.

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

Batterie: 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 Türschlitz 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 Kraftstoffverbrauch. 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 Laborgaräte sind Fehlertoleranzen vorgesehen.

PRÜFSTAND

Nutzung von Testtoleranzen und Anpassung der Ergebnisse.

PRÜFSTAND AUSROLLTEST

© stillwellinke - flickr - Subaru Impreza Side

Die Folgen dieser Entwicklung für die Umwelt, den Verbraucher aber auch für die Wirtschaft und den Staat 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 jüngsten Studie des ICCT abgeglichen. Nach Angaben von ICCT sind die Kosten pro Jahr für einen durchschnittlichen Autofahrer inzwischen etwa 450 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:** In Deutschland wird der Bundesfinanzminister allein in 2017 ca. 2,6 Milliarden Euro Steuermindereinnahmen zu verzeichnen haben. 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. Aufgrund der verfälschten Verbrauchsangaben sind die Ausfälle bei den Steuereinnahmen immens.

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.

Das Problem ist nicht der Prüfzyklus

Im September 2017 wird auf EU-Ebene der neue Prüfzyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zur Ermittlung der CO₂-Emissionen eingeführt. Im Vergleich zum noch bestehenden 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.

Parameter	NEDC (Euro 6)	EU WLTP
Testzyklus		
Zyklus	NEFZ	WLTP
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		
Reifenprofilltiefe	50 bis 90%	80 bis 100%
Reifendruck	Nicht definiert	Fahrzeugspezifisch
Fahrzeuggewicht		
Testgewicht	Leergewicht + 100 kg	Leergewicht + 100 kg + Ausstattung + Nutzlast (keine Klimaanlage)
Schwungmassenklassen (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

Der Umstieg auf einen neuen Testzyklus allein stellt jedoch noch keine nachhaltige Lösung dar. Das Grundproblem bleibt bestehen. Trotz aller Neuerungen bei der Einführung des WLTP kann er reale Fahrbedingungen nicht vollständig abbilden, eine Zykluskenntnis zur Optimierung der Emissionsdaten im Test ist weiterhin möglich. 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 ein wichtiger Ansatz. 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. Die Strecke ist beliebig, es wird zufällig beschleunigt und abgebremst. Damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge nur für einen eng abgegrenzten Betriebsbereich im Labor kalibriert werden, statt für reale Fahrbedingungen. RDE-Messungen sind ebenfalls ab September 2017 in der Europäischen Union vorgeschrieben, bislang sollen aber nur die Partikelzahl und die Konzentration von Stickoxiden bestimmt werden. Wichtig ist jedoch auch, dass die bei den PEMS-Messungen automatisch ermittelten CO₂-Werte ebenfalls in die Auswertung der Ergebnisse mit einfließen. Diese Ergebnisse müssen dann für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Darüber hinaus sind stichprobenartige Nachtests der Emissionen von Serienfahrzeugen im Alltagsbetrieb unerlässlich. Die RDE-Regulierung deckt nicht sämtliche Fahrbedingungen des realen Alltagsbetriebs normaler Pkw ab, z.B. sind Fahrten bei höheren Geschwindigkeiten auch weiterhin von Abgastests ausgenommen. Nach der aktuellen Fassung der RDE-Regulierung dürfen zudem Automobilhersteller selbst entscheiden, welche Fahrzeuge getestet werden. Das sind in der Regel sorgfältig vorbereitete Prototypen, die stark von den Serienfahrzeugen abweichen. Ferner dürfen die Hersteller die Hälfte aller RDE-Tests selbst durchführen, was weitere Möglichkeiten für Manipulationen bietet. Nur durch richtig vorgegebene Rahmenbedingungen bieten RDE-Messungen eine sinnvolle Ergänzung, um realistische Verbrauchswerte zu erhalten.

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.

Unsere Forderungen



» **Verbesserung von Verbraucherschutzrecht und Einrichtung einer offiziellen Anlaufstelle**

Wir fordern die 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.

» **Einrichtung einer unabhängigen Stelle zur Überprüfung der realen Verbrauchswerte und konsequente Marktüberwachung**

Wir fordern umgehend die Einführung von amtlichen Nachkontrollen der offiziellen CO₂- und Abgasangaben durch eine unabhängige Stelle, analog zu den USA. Dies umfasst auch die Überprüfung der vom Hersteller für die Labormessung vorgegebenen Parameter (z.B. der Rollwiderstand). Bisher sind diese Parameter nicht öffentlich zugänglich und können daher nicht durch Dritte überprüft werden.

Die Unabhängigkeit der Nachmessungen ist insofern unabdingbar, als es 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.

Die Testfahrzeuge sollten per Zufallsprinzip aus dem Bestand sowie nach vorliegenden Verdachtsmomenten ausgewählt werden. Die erfassten Daten müssen öffentlich zugänglich gemacht werden. Bei einer festgestellten relevanten Abweichung ab vier Prozent zwischen der Herstellerangabe und dem Laborergebnis der unabhängigen Nachkontrolle nach dem offiziellen Testverfahren, muss eine Korrektur der amtlichen Verbrauchswerte erfolgen. Verstöße müssen sanktioniert werden. Dies ist in den USA bereits heute üblich.

Die amtliche Überprüfung der Spritverbrauchsangaben muss zukünftig auch auf der Straße erfolgen. Nur so ist sichergestellt, dass die Angaben zum Kraftstoffverbrauch nicht durch die vielfach vorhandene Erkennung des Prüfzyklus und sonstiger Manipulationen im offiziellen Testverfahren verfälscht werden.

» **Anpassung des offiziellen Typzulassungsverfahrens durch Überprüfung der CO₂-Emissionen im realen Straßenverkehr**

Die Ermittlung der CO₂-Werte sollte perspektivisch auf der Basis von RDE-Messung im praktischen Fahrbetrieb erfolgen. Dies ist heute ergänzend bereits für Stickoxide und andere Schadstoffemissionen vorgesehen. So können die realistisch zu erwartenden Emissionen im Fahrbetrieb tatsächlich abgebildet werden.

„Get Real – 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.
- » Zudem werden wir eine **Spritverbrauchs-App** entwickeln, bei der Autofahrer ihre Verbrauchswerte eintragen und Angaben anderer Nutzer zum realen Verbrauch aktueller Pkw-Modelle einsehen können. Damit wird ein großer Informationspool an realen Spritverbrauchsdaten bereitgestellt, der für alle zugänglich ist.
- » In den nächsten Jahren werden wir neueste auf dem deutschen Markt zugelassene Diesel- und Benzin-Pkw auf ihre Spritverbrauchsangaben hin überprüfen und die Ergebnisse veröffentlichen. Zudem werden wir 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** tragen wir das Thema weiter in die Öffentlichkeit und schaffen 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 ein gemeinsame Kampagne von:



Deutsche Umwelthilfe



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.



Juni 2017

www.get-real.org

GET REAL
Für ehrliche Spritangaben