

TOP 3.7.1 AK-Studie „Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch“

1. Beschreibung der Problematik

Die Kluft zwischen Herstellerangaben und realen Emissionen bei Pkw-Neuwagen steht im Fokus der Öffentlichkeit. Die AK-Wien hat deshalb das Umweltbundesamt beauftragt, die tatsächliche Diskrepanz bei Kohlendioxid (CO₂) bzw Treibstoff und Stickoxiden (NOx) bei österreichischen Neuwagen zu erheben. Dies ist konsumentenpolitisch (Treibstoffverbrauch als wesentliches Kaufkriterium) und umweltpolitisch (Ausgangspunkt für Klimaschutz und Luftreinhaltungsauflagen) von Relevanz. PKW zählen zu den maßgeblichen CO₂-Verursachern (ca 17% in Österreich im Jahr 2013). Laut EU müssen Pkw-Hersteller den CO₂ Ausstoß von Neuwagen bis 2015 verbindlich auf 120 g CO₂/km bzw bis 2021 auf 95 g/km senken. Das CO₂ Monitoring und die Einhaltung der NOx-Grenzwerte erfolgt aufgrund von Testergebnissen, die unter Laborbedingungen aufgrund eines realitätsfernen Testzyklus (NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus) ermittelt werden und gesetzlich konforme „Schlupflöcher“ für Hersteller offenlassen.

2. Auswirkungen

Für die Untersuchung wurden für die Jahre 2000 bis 2013 für die jeweils zulassungstärksten 30 Fahrzeuge die Verbrauchsangaben der Hersteller mit Realverbrauchsdaten verglichen, die aus der Datenbank „spritmonitor.de“ stammen. Zur Validierung wurden diese den Daten verfügbarer internationaler Studien wie auch Angaben aus Emissionsberechnungsmodellen und der Österreichischen Luftschadstoffinventur gegenübergestellt. Die NOx-Emissionen wurden aufgrund des Handbuches der Emissionsfaktoren im Verkehr ermittelt und für die gesamte Pkw-Flotte in Österreich berechnet, nicht aber für einzelne Pkw-Modelle.

Ergebnis der Studie: Egal ob Benziner oder Diesel, die Abweichungen bei Treibstoff bzw CO₂ nehmen im Zeitraum 2000 – 2013 bei den zulassungstärksten Fahrzeugmodellen im Durchschnitt von 7% auf 27% zu. Wird nichts getan, steigen sie 2020 auf 48 Prozent an. Die spezifischen Abweichungen sind der ua Tabelle zu entnehmen. Hätten die Herstellerangaben tatsächlich gehalten, hätten im Jahr 2013 österreichische AutofahrerInnen 900 Mio € weniger an Treibstoffkosten gehabt. Auch klimapolitisch wären für die Kyoto-Periode (2008-2012) 6,3 Mio t CO₂ weniger emittiert worden bzw 29 Mio € weniger an Käufen für Emissionszertifikate notwendig gewesen.

Trotz neuer EU-Abgasnormen (Euro 4, 5 und 6) hat es bei den realen NOx-Emissionen bei Diesel-Pkw in den letzten 10 Jahren keinen nennenswerten Rückgang gegeben: Die Lücke zwischen der offiziellen EU-Abgasnorm und den tatsächlichen NOx-Emissionen eines Diesel-Pkw ist erheblich. Für Österreich resultieren daraus 25.000 von 144.000 t NOx-Emissionen im Jahr 2010. Das macht alleine 438 Mio Euro an Folgekosten für die Allgemeinheit aus, etwa für Gesundheitskosten, Arbeitsausfall, Versauerung von Böden, wenn nach anerkannten Kostensätzen der EU-Kommission gerechnet wird.

3. Stand der Verhandlungen

Die EU-Kommission strebt die Umsetzung des neuen Fahrzyklus WLTC für 2017 an. Die EU-Mitgliedstaaten sollen im ersten Quartal 2016 darüber abstimmen. Die Finalisierung und die nötigen Beschlüsse der gesamten Prozedur (WLTP) werden voraussichtlich bis 2020 dauern. Zusätzlich muss noch ein delegierter EU-Rechtsakt beschlossen werden, der die Anrechnung des WLTC auf die CO₂-Vorgaben der Autohersteller bis 2021 regelt. Zu NOx-Emissionen im realen Fahrbetrieb haben sich die Mitgliedstaaten im Oktober 2015 geeinigt, dass ab 2017 der Euro 6-Grenzwert von 80 g maximal um 110% bzw ab 2020 um höchstens 50% überschritten werden darf.

4. Position/Forderung der AK

- Die EU muss den neuen Prüfzyklus WLTC rasch einführen und reale Emissionen und Fahrbedingungen dabei berücksichtigen.
- Effektive Kontrollen auf EU- und nationaler Ebene müssen abgestimmt sein und tatsächlich erfolgen: Wer was kontrolliert, darf nicht länger von den Pkw-Herstellern bestimmt werden. Stichprobenprüfungen der Herstellerangaben müssen auch nach der Pkw-Typisierung erfolgen.
- Den Lobbyismus der Autorhersteller zurückdrängen. Bisher liefern vor allem die Autohersteller selbst die technische Expertise für die EU-Gesetzgebung. Das muss sich ändern. Es braucht mehr unabhängige Expertise bei den Behörden und mehr Beteiligung von Umwelt- und Konsumentenschutzorganisationen.
- Eine neue und einheitliche EU-Umweltkennzeichnung beim Autokauf muss endlich kommen, damit die KonsumentInnen faire und leichter verständliche Informationen bekommen.
- Einführung einer neuen und einheitlichen EU-Umweltkennzeichnung für Pkw auf EU-Ebene.

Tabelle Neuzulassungen und Abweichungen der CO₂-Emissionen aus dem Realbetrieb zur Typprüfung 2013

Rang	Bezeichnung in der Zulassungsstatistik	Leistung in [kW]	CO ₂ gemäß (NEFZ) [g/km]	ØCO ₂ im Realbetrieb [g/km]	Abweichung zu NEFZ
1	VW POLO 6R 1,2 60	44	128	153,27	19,74%
2	Hyundai I 20 1,25	63	119	153,27	28,80%
3	VW TIGUAN 2,0TDI	81	139	170,58	22,72%
4	VW GOLF VII 1,6TDI	77	99	141,06	42,48%
5	VW SHARAN 7N 2,0TD	103	143	187,99	31,46%
6	Nissan QASHQAI 1,6DCI	96	129	172,96	34,08%
7	VW TIGUAN 2,0TDI ALLRAD	103	157	186,40	18,73%
8	VW GOLF VII 1,2TSI	63	113	141,55	25,27%
9	VW TOURAN 1,6TD	77	121	162,41	34,22%
10	Fiat 500 1,2 8V 69	51	119	148,12	24,47%
11	VW GOLF VII 1,6TDI	66	98	145,01	47,97%
12	Seat ALHAMBRA 7N 2,0TDI	103	167	189,57	13,51%
13	Renault MEGANE SCENIC III 1,5DCI	81	130	162,41	24,93%
14	VW 7H BUS DS	103	199	234,92	18,05%
15	Audi Q3 2,0TDI QUATTRO	103	149	175,07	17,49%
16	Hyundai I 30 GD 1,4	73	135	172,72	27,94%
17	Ford FIESTA JA8 1,25 44KW	44	127	156,08	22,90%
18	Ford GALAXY 2,0TD/103KW	103	152	181,66	19,51%
19	Skoda OCTAVIA 1Z 1,6TDI KOMBI	77	119	141,32	18,76%
20	BMW X3 XDRIVE20D F25	135	149	197,48	32,54%
21	Seat IBIZA 6J 1,2	51	139	162,88	17,18%
22	Skoda YETI 5L 2,0TDI 110	81	140	156,35	11,68%
23	Hyundai IX 35 2,0CRDI	100	147	204,60	39,18%
24	Skoda OCTAVIA SE 1,6TDI KOMBI	77	99	146,59	48,07%
25	BMW X1 XDRIVE18D E84 MUE	105	150	180,60	20,40%
26	Mazda 2 1,3i 55KW	55	125	159,83	27,87%
27	Ford KUGA 4WD 2,0TD 103KW	103	159	182,71	14,91%
28	Audi A3 8V 1,6TDI SPORTBACK	77	102	146,59	43,72%
29	Dacia SANDERO 0,9	66	120	164,76	37,30%
30	Hyundai IX 20 1,4	66	130	191,47	47,29%
Nach Zulassungen gewichtete Abweichung Benzin					26,09%
Nach Zulassungen gewichtete Abweichung Diesel					27,84%
Nach Zulassungen gewichtete Abweichung Gesamt					27,18%