



## Pressemitteilung

Luxemburg, den 7. Februar 2019

### **Prüfer warnen: EU-Abgasvorschriften für Fahrzeuge seit dem Diesel-Skandal zwar verbessert, doch bleiben Herausforderungen bestehen**

Die EU-Rechtsvorschriften zu Fahrzeugemissionen wurden seit dem Diesel-Skandal zwar verbessert, doch gilt es auch weiterhin bestimmte Herausforderungen zu bewältigen. So lautet das Fazit eines vom Europäischen Rechnungshof herausgegebenen neuen Themenpapiers. Die Prüfer begrüßen die Verbesserungen bei den Marktüberwachungskontrollen, weisen jedoch darauf hin, dass deren Wirksamkeit von der Umsetzung durch die Mitgliedstaaten abhängt. Außerdem warnen sie davor, dass Hersteller an den unlängst eingeführten Prüfsystemen vorbei neue Optimierungsmöglichkeiten nutzen könnten. Zudem werden ihrer Ansicht nach Prüfungen durch unabhängige Dritte wegen der damit verbundenen hohen Kosten möglicherweise nur wenig in Anspruch genommen.

Die Frage der Abweichungen zwischen den auf dem Prüfstand und den auf der Straße erzielten Abgaswerten rückte im Jahr 2015 in den Brennpunkt des Interesses, als im Zuge des sogenannten Diesel-Skandals publik wurde, dass bestimmte Automobilhersteller "Abschalteinrichtungen" verwendeten, um die Abgaswerte bei offiziellen Tests gegenüber den Werten im normalen Fahrbetrieb erheblich zu senken.

Der Diesel-Skandal veranlasste die EU, bereits laufende Initiativen verstärkt voranzutreiben und neue Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Das Europäische Parlament leitete eine Untersuchung zur Emissionsmessung ein, und die Europäische Kommission kündigte Pläne zur Verbesserung der zur Messung von Abgaswerten bei Fahrzeugen vorliegenden Daten an, die begrenzt verfügbar, bruchstückhaft und nicht leicht zugänglich sind. Darüber hinaus gab es zahlreiche Änderungen bei den Fahrzeug-Emissionsprüfungen in der EU:

- Die Kommission ist nunmehr befugt, die Arbeit der nationalen Typgenehmigungsbehörden zu überprüfen, Fahrzeuge zu prüfen, Typgenehmigungen zu widerrufen oder auszusetzen und Sanktionen zu verhängen.

*Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des Themenpapiers des Europäischen Rechnungshofs. Themenpapier im Volltext unter [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Sprecher

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressereferent

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

@EUAuditors

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

- In allen EU-Mitgliedstaaten ist jetzt die Prüfung von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb vorgeschrieben, die auch durch interessierte Dritte abgenommen werden kann.
- Es wurden neue Tests eingeführt, um die große Diskrepanz zwischen den auf dem Prüfstand und den im Straßenverkehr gemessenen CO<sub>2</sub>(Kohlendioxid)-Emissionswerten zu beheben und NO<sub>x</sub>(Stickoxide)-Emissionen zu messen.

Da viele der neuen Vorschriften noch nicht voll und ganz in Kraft sind, lässt sich noch nicht sagen, ob die Probleme gelöst wurden. Nichtsdestotrotz weisen die Prüfer auf eine Reihe von Herausforderungen hin, die sich in Zusammenhang mit dem neuen Testsystem stellen.

*“Wir begrüßen die Tatsache, dass Maßnahmen ergriffen wurden, doch angesichts der zahlreichen bereits im Verkehr befindlichen besonders umweltschädlichen Personenkraftwagen kann es noch viele Jahre dauern, bis sich die Luftqualität in den Innenstädten verbessert,“ so Samo Jereb, das für das Themenpapier zuständige Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. “Trotz des Rückrufs von mehr als 10 Millionen Fahrzeugen bislang deuten die begrenzt verfügbaren Daten darauf hin, dass die Auswirkungen auf die NO<sub>x</sub>-Emissionen gering waren.”*

Den Prüfern zufolge hat der neue NO<sub>x</sub>-Test zu einer deutlichen Reduzierung der Stickoxidemissionen von neuen Dieselfahrzeugen geführt, doch hätten die Auswirkungen noch größer sein können, wenn der ursprünglich vorgeschlagene temporäre NO<sub>x</sub>-Grenzwert von 128 mg/km anstatt des Grenzwerts von 168 mg/km vorgeschrieben worden wäre.

Nach ihrer Auffassung wird es einige Zeit dauern, bis es zu spürbaren Verbesserungen kommt, wobei einige Punkte zu bedenken sind:

- Die Wirksamkeit der Marktüberwachungskontrollen hängt von deren Umsetzung durch die Mitgliedstaaten ab.
- Auch wenn die Rechtsvorschriften eine bessere Überwachung der Diskrepanz zwischen Laborwerten und CO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>-Emissionswerten im realen Fahrbetrieb ermöglichen, könnten die Automobilhersteller neue Optimierungsmöglichkeiten nutzen, um die Abgaswerte ihrer Fahrzeuge während der Tests anzupassen.
- Die neu eingeführte Prüfung durch unabhängige Dritte könnte wegen der damit verbundenen hohen Kosten nur begrenzt in Anspruch genommen werden.

#### **Hinweis für den Herausgeber**

Bei einem Themenpapier handelt es sich nicht um einen Prüfungsbericht, sondern um eine Analyse, die sich auf öffentlich verfügbare Informationen und auf die Arbeit der Prüferinnen und Prüfer in dem betreffenden Politikbereich stützt.

Das Themenpapier des Hofes "Die Antwort der EU auf den 'Diesel-Skandal'" ist auf der Website des Hofes ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) in 23 EU-Sprachen abrufbar.