

Was wird heute eingeweiht?

- Die Initiative AIR – Allow Independent Road testing (Unabhängige Tests auf der Straße ermöglichen) – wird heute offiziell eingeweiht. Hierbei handelt es sich um ein neues weltweites Bündnis, das zur freiwilligen Übernahme eines unabhängigen Fahrzeugemissionstests auf der Straße und eines Emissionsbewertungssystems anregen soll.
- AIR steht Organisationen und Einzelpersonen offen, die direkte, unmittelbare Maßnahmen ergreifen möchten, um die Auswirkungen von Fahrzeugemissionen auf die Luftqualität und den Klimawandel in zugänglicher, transparenter und nachvollziehbarer Weise zu verringern.
- Zudem ist AIR die einzige weltweite Initiative, die eine sofortige, kostengünstige Antwort auf die aktuelle Diesel-NOx-Emissionskrise bietet.

Warum wurde AIR ins Leben gerufen?

- Als Folge des Dieseltgate-Skandals ist das Vertrauen der Bevölkerung und der Politik in regulierte Automobiltests am Tiefpunkt. Die meisten Verfahren zur Messung von Fahrzeug-Emissionen sind in Misskredit geraten, und wir stehen vor einem Informationsvakuum.
- Geringes Wissen und ein Mangel an zuverlässigen, wirklich unabhängigen Informationen heizen eine politische Diskussion an, die nur selten auf Fakten und glaubwürdigen Belegen beruhen.
- Die weltweiten Reaktionen der Politik sind entweder fragmentiert und unzusammenhängend oder führen mit geringer Wahrscheinlichkeit zu unmittelbaren Ergebnissen. Die aktuell vorgelegten Maßnahmen könnten sich sogar negativ auf persönliche Mobilität, Luftqualität und Treibhausgasemissionen auswirken.
- Da es kein einheitliches internationales Bewertungssystem gibt, wurden politische Maßnahmen eingeführt, die je nach Land, Region oder sogar Stadt unterschiedlich sind und auf inkohärenten Daten beruhen. Dies schafft Verwirrung bei den Verbrauchern und branchenweite Verunsicherung. Somit ist ein harmonisiertes, präzises Bewertungssystem notwendig.
- In einigen Fällen verschärfen politische Entscheidungen das Problem sogar. Zwei Beispiele:
 - Bestehende Systeme in einigen Großstädten, in denen die Euro-Norm als Grundlage für Fahrzeugbewertungen herangezogen wird, bestrafen Halter älterer Fahrzeuge, von denen einige jedoch geringere NOx-Emissionen aufweisen als neuere Modelle.

- Ein Verbot von Dieselfahrzeugen als Reaktion auf die Besorgnis im Hinblick auf Stickoxide kann zu einem Anstieg des ausgestoßenen CO2 führen, da die Kunden dadurch mangels Elektro- oder Hybridautos wieder auf Benzinfahrzeuge zurückgreifen. In Europa ist dies bereits der Fall.

Wie kann AIR dazu beitragen, Fahrzeugemissionen zu verringern?

- Zunächst macht AIR vergangene und künftige Ergebnisse unabhängiger Tests von Fahrzeugemissionen für jedermann kostenlos abrufbar. Dadurch können fundierte Entscheidungen getroffen werden. Durch vergleichbare, glaubwürdige Testergebnisse wird Folgendes möglich:
 - Verbraucher können bei der Wahl des Fahrzeugs die richtige Entscheidung treffen, ganz gleich, ob Neu- oder Gebrauchtfahrzeug
 - kommunale Politiker und Regulierungsbehörden können solide, faire und effiziente politische Strategien erarbeiten, die dazu beitragen, die Luftqualität kurz- und langfristig zugunsten der Gesundheit ihrer Gemeinden zu verbessern.
 - Autohersteller können effizienten Wettbewerb treiben, indem sie sauberere Fahrzeuge entwickeln, ihre Ergebnisse unabhängig überprüfen lassen und so das Vertrauen der Verbraucher wiedergewinnen.
- Des Weiteren wird AIR auch Zugang zum Testverfahren bieten, damit Dritte weltweit vergleichbare Tests gemäß denselben Standards durchführen können. AIR stellt derzeit einen Antrag für die europäische Normungszertifizierung (CEN).



Welchen Unterschied wird das AIR-Bewertungssystem bewirken?

- Die Daten des unabhängigen AIR-Systems zur Testung und Bewertung von Fahrzeugen direkt auf der Straße kann einen unmittelbaren, erheblichen Unterschied im Hinblick auf die städtische Luftqualität bewirken und die Treibhausgasemissionen senken. Es ist:
- VERGLEICHBAR:** Es beruht auf eingehenden Bewertungen der Fahrleistung direkt auf der Straße, wodurch ein echter Vergleich zwischen Modellen und Marken, ob alt oder neu, möglich ist.
 - ZUGÄNGLICH:** Diese Daten sind öffentlich verfügbar, transparent und kostenlos.
 - STANDARDISIERT:** Eine standardisierte Methode und ein standardisierter Datensatz in allen Märkten und Regionen ermöglichen ein wahrhaft globales Bewertungssystem.
 - UNABHÄNGIG:** Die umfassendste, unabhängig bestätigte am Markt verfügbare Datensammlung.
 - UNMITTELBAR:** Die Daten sind sofort verfügbar.

Sind derzeit andere vergleichbare Bewertungssysteme verfügbar?

- Nein. Dieses Bewertungssystem ist eine weltweite Premiere. Es ist das einzige Bewertungssystem, das dazu dient, standardisierte Daten weltweit und einheitlich zur Verfügung zu stellen.
- Das AIR-Bewertungssystem wird dank den bislang umfassendsten und am besten vergleichbaren unmittelbaren Daten effizienter zur Verringerung der Emissionen beitragen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf die persönliche Mobilität abfedern. Andere Alternativen sind langsam und komplex und zeigen erst in vielen Jahren Wirkung.

Bietet das kürzlich von der EU eingeführte RDE-Testverfahren nicht bereits eine Lösung für das Emissionsproblem?

- Das RDE-Verfahren ist eine bedeutende Errungenschaft, reicht aber nicht aus. Es stellt einen ersten Schritt zur Überwindung der europäischen NOx-Krise und längerfristiger Emissionsprobleme dar, bietet aber keine unmittelbare Lösung.
- Das RDE-Verfahren ist zwar strenger als die aktuellen Labortests, bietet aber folgende Nachteile:
 - Es ist nicht unabhängig, weil die Tests nach wie vor direkt oder indirekt von Herstellern durchgeführt werden.
 - Es wird nicht vollständig standardisiert sein, da jeder Hersteller gemäß unterschiedlichen Zyklen testen kann.
 - Es wirkt nicht unmittelbar, da es nur für neue Modelle gilt, die ab September 2017 am Markt eingeführt werden. Tests für alle Neufahrzeuge werden erst 2019 eingeführt.
 - Zudem kommt derzeit ein Konformitätsfaktor (ein Vielfaches des gesetzlichen Grenzwerts) zur Anwendung, wodurch die Fahrzeuge Emissionsgrenzwerte überschreiten können und dennoch als konform gelten.
- Die Europäische Kommission arbeitet daran, das RDE-Verfahren zu stärken, indem sie einen Rahmen für die unabhängige Überwachung der Tests durch Dritte schafft.



Was möchte AIR erreichen?

- AIR ruft dazu auf, dass:
 - Regierungen, Städte, Wissenschaftler, NGOs und sonstige Organisationen, die sich zur Verbesserung der Luftqualität und zur Verringerung von Treibhausgasemissionen verpflichtet haben, das Bündnis unterstützen und mithelfen, die weltweite freiwillige Übernahme bestehender unabhängiger Tests und Bewertungen voranzutreiben.
 - Autohersteller freiwillig einen ebenso strengen Ansatz im Hinblick auf Fahrzeugemissionen einführen, wie sie es im Bereich der Autosicherheit tun.
 - Stadtpolitiker freiwillig unabhängige Tests und Bewertungen als Basis für fundierte politische Strategien einführen.
 - Finanzierung aufgebracht wird, um die langfristige Unabhängigkeit der Testergebnisse und der Testmethode sowie ihre weltweite Anwendung zu gewährleisten.





Wie funktioniert das Test- und Bewertungssystem von AIR?

- Das Bewertungssystem beruht auf Tests und Daten von Emission Analytics (EA), einem etablierten und führenden unabhängigen Anbieter von Emissionsmessungen bei Fahrzeugen auf der Straße, der über Teststandorte im Vereinigten Königreich, in Deutschland sowie in den USA verfügt.
- EA bietet seit 2011 kostenlosen Zugang zu seinen Testergebnissen und macht das Testverfahren von Emissions Analytics über ein europäisches Standardisierungsverfahren für Dritte zugänglich. Dadurch können auch andere Organisationen Tests durchführen und Daten beisteuern.
- Bislang wurden an mehr als 1.500 verschiedenen Autos Tests durchgeführt – mehr als 1.000 davon in Europa. Nun liegen präzise Daten vor, die faire Vergleiche zwischen unterschiedlichen Modellen und Marken ermöglichen – sowohl bei alten als auch bei neuen Autos.
- Das Bewertungssystem wird mit Emissionsdaten eines vierstündigen Straßentests, erfasst mithilfe von mobilen Emissionsmessgeräten (Portable Emissions Measurement Equipment, PEMS), gespeist.
- Die Automodelle werden auf Basis eines einheitlichen Tests einer von acht Kategorien zugewiesen, wobei A für die saubersten Autos und H für jene mit den höchsten Emissionswerten steht.

- Aus den Testergebnissen und dem Bewertungssystem wird ersichtlich, wie schnell Autohersteller bei Neuwagen die Emissionen reduzieren können. Zudem geben sie Aufschluss darüber, wie effizient Nachrüstungsmaßnahmen sind, was die Fahrzeughersteller wiederum dazu anregt, in die Verbesserung ihrer bestehende Flotte zu investieren.

Wer sind die Mitglieder von AIR?

- AIR wurde vom Gründer von Emissions Analytics, Nick Molden, sowie von Massimo Fedeli von Fair Play Consulting, gegründet, der über umfassende Erfahrung in der Automobilbranche verfügt.
- AIR wird nach der heutigen öffentlichen Einweihung der Initiative noch weitere Mitglieder einladen.

Wie wird die Unabhängigkeit der Daten geschützt?

- Die Rolle von AIR besteht darin, zu gewährleisten, dass die Daten und Tests vollständig unabhängig von Autoherstellern und Regulierungsbehörden bleiben, um eine vertrauenswürdige Offenlegung und öffentliche Prüfung zu ermöglichen.
- AIR befolgt strenge Regeln im Hinblick auf Unternehmensführung, wie in seiner Grundsatzklärung dargelegt.
- AIR wird nach der heutigen öffentlichen Einführung seine Anträge auf Unterstützung erweitern, um eine effiziente Umsetzung zu sichern und die Unabhängigkeit der Tests und Daten von Autoherstellern und Regulierungsbehörden sowie die Vision und Klarheit der Ziele von AIR zu wahren.

Wurde das Bewertungssystem bestätigt oder durch eine unabhängige Stelle überprüft?

- AIR hat einen Wissenschaftlichen Beratungsausschuss (Scientific Advisory Committee, SAC) aus acht führenden europäischen Wissenschaftlern in den Bereichen Emissionen und Luftqualität gegründet. Diese Wissenschaftler haben bestätigt, dass das Test- und Bewertungsverfahren von EA ausreichend robust ist, damit Autohersteller und Stadtpolitiker unmittelbare Maßnahmen ergreifen können, um die NOx-Krise zu überwinden.
- Der SAC von AIR ist zudem zu dem Schluss gekommen, dass sich das EA-Testverfahren für den AIR-Ansatz eignet, da alle Autos demselben Test unterzogen werden und zu Neuwagen und jenen, die bereits im Einsatz sind, sofort Daten verfügbar sind.

Wurde diese Art von Modell schon einmal verwendet?

- AIR wurde vom NCAP (New Car Assessment Programme), einem unabhängigen Bewertungssystem für Fahrzeugsicherheit, das in den 1970er-Jahren in den USA entwickelt wurde, inspiriert. Dieses wurde zum branchenweiten Standard für Fahrzeugsicherheit in der EU und weltweit.
- Das Programm bewirkte, dass Autohersteller das Maß an Sicherheit bei ihren Fahrzeugen veröffentlichen mussten, wodurch freiwillig Technologien angewendet wurden, die zu mehr Sicherheit bei den Fahrzeugen führten. Dadurch konnten sich die Hersteller von der Konkurrenz abheben und einen Wettbewerbsvorteil erzielen.
- Im Verlauf der Zeit regte dieses Verfahren die Autohersteller dazu an, immer innovativere Lösungen zu entwickeln, um die Sicherheitsstandards zusätzlich zu erhöhen und sich dadurch am Markt abzuheben.

Ist der freiwillige Ansatz der richtige?

- Der Erfolg des unabhängigen, freiwilligen Ansatzes des NCAP kann als bewährtes Vorbild dienen, um das Problem der Auto-Emissionen anzugehen.
- Durch die Anwendung des AIR-Ansatzes können Autohersteller jetzt einen Unterschied bewirken und ihr Anliegen unter Beweis stellen, das Vertrauen der Verbraucher und der Stadtpolitiker wiederzugewinnen.
- Stadtpolitiker haben die Möglichkeit, die Daten unmittelbar für Änderungen der politischen Strategien zu verwenden und später weiter zu verbessern, wenn diese durch weitere Tests noch umfangreicher werden.

- Durch den freiwilligen Ansatz wird die Angelegenheit entpolitisiert und der Fokus wird stattdessen auf die Umsetzung einer Lösung für ein weltweites Problem gelegt.

Welcher Anreiz besteht für Autohersteller?

- Wie auch das NCAP bietet das AIR-Bewertungssystem einen Rahmen, den die Autohersteller kommerziell nutzen können.
- Es werden Anreize für Innovationen geschaffen und die Autohersteller konkurrieren um Kunden und Marktanteile, indem sie zunehmend saubere Modelle entwickeln und zeigen, wie sie ihre bestehende Flotte verbessern werden. Wie schon im Bereich Sicherheit gesehen, werden die Ergebnisse mit großer Wahrscheinlichkeit die aktuellen Erwartungen übertreffen und innerhalb kürzester Zeit sichtbar werden.
- AIR bietet durch seine Unabhängigkeit und seinen wissenschaftlichen Charakter den umfassendsten Ansatz zur Wiederherstellung des Vertrauens der Verbraucher.
- Wenn die lokale Politik im Hinblick auf Emissionen nicht durch realistische Informationen zu Emissionen gespeist wird, kann der Restwert von Dieselfahrzeugen kurzfristig – und dadurch jener von Benzinfahrzeugen langfristig – noch stärker beeinträchtigt werden. Dies wiederum würde sich finanziell negativ auf die Autohersteller, ihre Flotte und auf Leasingfirmen wie auch auf Privatbesitzer auswirken.
- Das Wissen über CO₂- und NO_x-Emissionen kann vermeiden, dass am Markt ein Trend hin zu Fahrzeugen mit noch höheren CO₂-Emissionswerten entsteht, der es den Herstellern zusätzlich erschweren würde, bei ihren Flotten die CO₂-Werte einzuhalten.



Sind Elektrofahrzeuge nicht eine bessere Lösung im Hinblick auf NO_x- und CO₂-Emissionen?

- Nicht kurzfristig. Selbst langfristig würde eine erhebliche Verringerung zahlreiche Dinge voraussetzen, einschließlich einer breiten Annahme durch die Kunden und einer entsprechenden unterstützenden Infrastruktur, einer erheblichen Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien im Energiemix sowie einer erhöhten Netzkapazität, da mehr Strom benötigt würde.
- Mit Elektrofahrzeugen gehören CO₂-Emissionen aus dem Auspuffrohr der Vergangenheit an. NO_x- und CO₂-Emissionen aus der konventionellen Stromerzeugung jedoch werden dadurch erhöht.
- Aktuelle Elektrofahrzeuge werden durch die Regierungen subventioniert, um den Verkauf anzukurbeln, was jedoch langfristig nicht aufrechtzuerhalten sein wird.

AIR

A public private Alliance tackling the reduction of vehicle emissions

T. +44(0)203 633 5047

E. info@allowAIR.org

W. allowAIR.org

Registered Address:
Suite 1, 3rd floor,
11-12 St James's
Square, London,
SW1Y 4LB,
Incorporated in England
Registration Number
10852307

