

THEMA

DIESELGATE UND LUXEMBURG

Das Geschäft mit den Zulassungen

Danièle Weber

Obwohl in Luxemburg kein einziges Auto zusammengebaut wird, lassen viele Hersteller ihre neuen Modelle hierzulande genehmigen. Spätestens, seit sich der VW-Skandal zum Dieselgate ausgeweitet hat, wirft dies Fragen auf.

Besonders ein grüner Transportminister wünscht sich kein Dieselgate made in Luxembourg. Als der VW-Skandal immer weitere Kreise zog, gab François Bausch rasch einen Audit in Auftrag. „Ich wollte von unabhängiger Stelle überprüfen lassen, ob sich die Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) immer konform zu den Regeln verhalten hat und was verbessert werden kann“, so der Minister am Rande des Treffens der EU-Transportminister vergangene Woche in Luxemburg.

Die SNCH ist in Luxemburg zuständig dafür, neue Fahrzeugtypen oder Teile davon zuzulassen. Autohersteller können sich entscheiden, in welchem europäischen Land sie neue Autotypen zertifizieren lassen. Diese Genehmigung, so sieht es das EU-Recht vor, gilt danach für die gesamte Europäische Union.

Luxemburg ist bei Automobilherstellern besonders beliebt. Nur in Deutschland werden noch mehr Genehmigungen erteilt als im Großherzogtum. Das geht zumindest aus einer Statistik der EU-Kommission hervor. Dass diverse Autobauer den Weg nach Luxemburg suchen, statt die heimische Zulassungsstelle zu nutzen, „verwundert“, schrieb das Magazin „Fokus“ vor zwei Wochen.

Undurchsichtiger Zulassungsmarkt

Auch die EU-Kommission äußert in den Erläuterungen zu ihrer Statistik indirekt Zweifel gegenüber dem Standort Luxemburg. Das EU-System beruhe auf „gegenseitigem Vertrau-

en“ zwischen den Mitgliedstaaten, die „dezentrale Organisation“ berge jedoch das Risiko, „dass die Mitgliedstaaten mit den am wenigsten strengen Herangehensweisen“ von Antragstellern bevorzugt aufgesucht werden. „Das mögliche Ausmaß dieses Problems kann nicht quantifiziert werden“, so die Kommission. „doch die Tatsache, dass manche Mitgliedstaaten eine hohe Anzahl an Zulassungen erteilen, ohne dass sie eine substantielle Automobilindustrie haben, könnte auf ein gewisses Ungleichgewicht im aktuellen System hinweisen“.

In der Praxis führe das europäische System zu einem „Zulassungstourismus“, Hersteller suchten sich „ihnen genehme nationale Typengenehmigungsbehörden für einzelne Komponenten oder das Fahrzeug aus“, schreibt auch der deutsche Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) in einer Pressemitteilung.

Beweise dafür, dass Luxemburg besonders locker mit den Bestimmungen umgeht, lieferte bislang niemand. Der Direktor der SNCH, Claude Liesch, weist die Vorwürfe als „inakzeptabel“ zurück und sagt: „Die Bestimmungen für Autozulassungen sind sehr präzise, da gibt es keinen Spielraum in der Interpretation.“ Deutlich vorsichtiger beantwortet der zuständige Minister die Frage, ob Luxemburg besonders attraktiv ist für Autohersteller, die tricksen wollen. „Ich halte das für übertrieben“, sagt François Bausch und setzt diesem Verdacht eine Zahl entgegen: „Nur vier Prozent aller Typengenehmigungen, die in Luxemburg erteilt werden, betreffen Abgase“, so Bausch. „Somit kann man in diesem Bereich wohl kaum von Zulassungstourismus sprechen“, sagt der Minister.

Greg Archer von der in Brüssel ansässigen NGO „Transport and Environment“ (T&E) sieht das anders. „Wir wissen, dass Luxemburg über-

REGARDS

Bonjour,
et wier
fir een
Ofgas-
Ruling
w.e.g.



GWS 16

Will Klarheit über die Vorgehensweise seiner Zulassungsbehörde: Transportminister François Bausch hat ein Audit in Auftrag gegeben.

durchschnittlich viele Abgas-Genehmigungen erteilt“, und beruft sich auf Aussagen von „Insidern“. Beweise dafür hat er nicht. Es sei schwer, an konkrete Zahlen heranzukommen, so Archer.

Wie groß ist Luxemburg im Geschäft?

Tatsächlich ist es äußerst mühsam, sich einen Überblick über die Mobilität der Automobilhersteller auf dem europäischen Zulassungsmarkt zu verschaffen. „Die einzigen offiziellen Zahlen der EU-Kommission sind veraltet, sie betreffen den Zeitraum zwischen 2004 und 2009“, so Archer. Luxemburg steht auf dieser Liste mit 1.002 Genehmigungen auf Platz zwei, gleich hinter Deutschland (1.209 Zulassungen), Großbritannien (891) und Frankreich (729). Auf Nachfrage korrigiert eine Sprecherin der Kommission die Jahreszahlen. Es handele sich um einen Tippfehler, gemeint seien die Jahre 2009 bis 2014.

Doch nicht nur dieser Irrtum trägt kaum dazu bei, das Genehmigungsgeflecht transparenter zu machen. Ein Vergleich der Zahlen, die in den verschiedenen Jahresberichten der nationalen Behörden aufgeführt sind, bestätigt das von der Kommission angegebene Ranking nämlich nicht.

Im „rapport d'activité“ des Luxemburger Ministeriums beispielsweise erfährt man, dass die SNCH 2015 über 8.700 „titres d'homologations“ erteilt hat. Im Jahr zuvor waren es knapp über 8.000. Deutlich darüber lag laut ihrem Jahresbericht aber nicht nur die deutsche KBA mit rund 19.900, auch die britische VCA bringt für dasselbe Jahr 17.900 Zertifikate zu Protokoll. Wie viele davon sich nur auf Einzelteile von Autos beziehen und welche Autoteile konkret überprüft wurden, geht weder aus den Statistiken der SNCH noch der anderen Behörden hervor.

„Es ist daher zweifelhaft, dass die Zahlen vergleichbar sind“, meint die Kommissionssprecherin zur Diskrepanz zwischen EU-Statistik und den nationalen Angaben. „Unsere Zahlen betreffen Neuzulassungen und Zulassungsverlängerungen, die für einen gesamten Autotyp erteilt wurden.“

Dennoch wird die Statistik der Kommission im Luxemburger Transportministerium bestritten. Die Zahlen für Luxemburg seien zu hoch, jene für Frankreich, Großbritannien und die Niederlande hingegen zu niedrig. So habe Luxemburg im vergangenen Jahr lediglich rund 130 Gesamtgenehmigungen erteilt. Den Berechnungen der Kommission zufolge liegt der jährliche Schnitt hierzulande jedoch bei etwa 200 Gesamtzulassungen pro Jahr.

Wer ist verantwortlich?

Weniger verwirrend sind mittlerweile die Erkenntnisse über das Ausmaß des Dieselgates. Unbestritten ist, dass die Testwerte der meisten Dieselfahrzeuge denen auf der Straße keineswegs entsprechen und die meisten Modelle weitaus mehr lebensgefährliche Stickoxide aus dem Auspuff blasen als erlaubt.

Die NGO T&E hat die Ergebnisse von nationalen Untersuchungen in Frankreich, Deutschland und Großbritannien verglichen und eine Liste der „Dirty 30“ zusammengestellt. Manche Abgasrüder überschritten die Grenzwerte um das 14-fache. Zwei davon, das Modell C-Max von Ford und der Macan von Porsche tragen den Luxemburger Genehmigungsstempel.

„Wieso erhielten diese Fahrzeuge überhaupt eine Genehmigung?“, fragt Greg Archer von T&E. „Labortests haben nicht den Anspruch, der Realität zu entsprechen“, antwortet Claude Liesch. „Dies ist nicht unsere Interpretation, es entspricht lediglich dem, was die Direktive hergibt“, so der



FOTO: EUROPEAN UNION

Leiter der SNCH. Zudem habe Luxemburg zwar die Gesamtgenehmigung für die genannten Modelle von Ford und Porsche erteilt, die Abgastests seien jedoch in Großbritannien respektive Deutschland gemacht worden. „Wir sind nicht verantwortlich für diese Zertifikate“, so Liesch. „Es steht uns nicht zu, Entscheidungen von anderen Behörden in Frage zu stellen.“

François Bausch will hier weiter gehen. „Besteht ein Verdacht, muss alles getan werden, um aufzuklären“, so der Minister. In Zukunft wolle man dem nachgehen, er wolle dies jedoch erst mit der SNCH besprechen. Als Erklärung, wieso so viele Autobauer ausgerechnet nach Luxemburg kommen, führt Bausch insbesondere die Tatsache, dass Luxemburg keine eigene Autoindustrie hat, ins Feld. „Es kommt nicht zu Interessenskonflikten“, meint der Minister.

Den Verdacht, dass tatsächlich nationale Behörden die heimische Automobilindustrie beschützen wollen, sprach T&E in ihrer Untersuchung aus. Die meisten der 30 aufgeführten

Umweltsünder wurden in demselben Land zugelassen, wo sie gebaut wurden. „Es gibt eine enge Verbindung zwischen Land und Produzent“, sagt Greg Archer. Eine Erklärung dafür, dass so viele Autobauer nach Luxemburg gehen, habe er nicht. „Wir wissen allerdings, dass viele Tests nicht in Luxemburg, sondern direkt bei den Herstellern gemacht werden.“

Dies wird in Luxemburg nicht bestritten. Das System sei nicht optimal, gibt François Bausch zu. „Ich sehe jedoch ein generelles Problem in Europa“, sagt er. „Man muss über unabhängige Kontrollmöglichkeiten nachdenken.“ Das Audit wird vielleicht zumindest über die Luxemburger Praktiken Klarheit verschaffen. Es ist bereits abgeschlossen, die Ergebnisse will François Bausch der Öffentlichkeit noch vor der Sommerpause vorstellen.