

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Lennartz, Michael Müller  
(Düsseldorf), Robert Antretter, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck  
(Uetersen), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese  
Dobberthien, Ludwig Eich, Evelin Fischer (Gräfenhainichen), Lothar Fischer  
(Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Christel Hanewinckel, Dr. Liesel  
Hartenstein, Renate Jäger, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka,  
Dr. Klaus Kübler, Eckart Kuhlwein, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller  
(Völklingen), Dr. Helga Otto, Otto Schily, Manfred Reimann, Dietmar Schütz, Ernst  
Schwanhold, Wieland Sorge, Dr. Gerald Thalheim, Hans Georg Wagner,  
Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz**

— Drucksache 12/5660 —

**Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkungen für Pkw**

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode beabsichtigte die Bundesregierung nach Angaben des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, obligatorische Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkungen für Pkw einzuführen. Der Bundesrat hat im Juni 1992 die Bundesregierung aufgefordert, „eine Regelung zur Senkung des Kraftstoff-Verbrauchs im Straßenverkehr zu treffen“.

Auch auf EG-Ebene wurde die Notwendigkeit, Energieeinsparungen im Kfz-Bereich durchzusetzen, erkannt: Bereits die nunmehr vier Jahre alte EG-Richtlinie 89/458/EWG vom 18. Juli 1989 enthält in Artikel 6 die Verpflichtung für die Kommission, einen Vorschlag zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzulegen. Das Europäische Parlament beschloß 1990, einen „CO<sub>2</sub>-Grenzwert festzulegen, der höchstens 250 g/km beträgt“. Mit Beschluß über die Verordnung 91/441/EWG wurde die EG-Kommission erneut verpflichtet, einen Vorschlag zur Begrenzung des Kraftstoff-Verbrauchs bzw. zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kfz vorzulegen.

Dennoch ist weder für die Öffentlichkeit noch für die betroffene Automobilindustrie derzeit erkennbar, wann und in welcher Form endlich Maßnahmen zur Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkung von Pkw in der Bundesrepublik Deutschland bzw. EG-weit verbindlich gemacht werden. Sowohl aus umwelt- aber auch aus energiepolitischen Gründen ist es vorrangig, Klarheit über den Energiesparkurs der Bundesregierung im Verkehrsbereich zu erhalten.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 29. September 1993 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Beabsichtigt die Bundesregierung, noch in dieser Legislaturperiode verbindliche Regelungen zur Begrenzung des Kraftstoff-Verbrauchs in Pkw einzuführen?

Die Bundesregierung hat immer wieder darauf hingewiesen, daß sie eine EG-weite Regelung zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit des Kraftstoff-Verbrauchs von Pkw anstrebt.

In der EG-Richtlinie 91/441/EWG wird die EG-Kommission aufgefordert, einen Vorschlag zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen vorzulegen. Dies ist bisher nicht erfolgt. Die EG-Kommission hat im letzten Umweltministerrat der EG am 28. Juni 1993 zugesagt, ihren Vorschlag bis Ende 1993 vorzulegen.

Wegen des nach Vorlage des Kommissions-Vorschlags notwendigen Verfahrens im Europäischen Parlament und im Umweltrat kann eine Übernahme einer EG-Entscheidung zur CO<sub>2</sub>-Minderung bei Pkw in nationales Recht in dieser Legislaturperiode nicht mehr erfolgen.

2. Mit welchem Modell/welchen Modellen ist die Bundesregierung bisher in die EG-Expertenrunde, die mit der Erarbeitung eines EG-Kommissionsvorschlages betraut ist, gegangen?

Von der deutschen Delegation wurde in die EG-Beratungen auf Expertenebene der Vorschlag eingebracht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, abhängig vom Fahrzeuggewicht, zu begrenzen, mit dem stufenweise bis zum Jahr 2005 eine zielgerichtete Minderung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden soll. Bei Fahrzeugen, die den „Grenzwert“ nicht einhalten, hätte nach diesem Modell der Käufer eine CO<sub>2</sub>-Abgabe zu zahlen.

3. Wird die Bundesregierung Grenzwerte für Pkw-Klassen festlegen oder befürwortet sie das amerikanische Modell der Flotten-Verbrauchswerte?

Die Bundesregierung erwartet zunächst die Vorlage des Vorschlags der EG-Kommission. Die Bundesregierung verfolgt einen marktwirtschaftlich orientierten Weg, der über fiskalische Anreize dazu führen soll, daß die Automobilindustrie möglichst verbrauchsarme Fahrzeuge auf den Markt bringt.

4. In der BT-Drucksache 11/7603 hatte sich die Bundesregierung gegen Flotten-Verbrauchswerte ausgesprochen mit der Bemerkung, in den USA werde „einer Verbrauchsminderung oft das Zahlen von Strafe, die bei teuren großen Fahrzeugen nicht so ins Gewicht fällt, vorgezogen“.
  - a) Wie verträgt sich dies mit der Ankündigung des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, oberhalb eines Kraftstoff-Verbrauchs von 7,7 l/100 km eine Strafsteuer einzuführen?
  - b) Wie hoch sollte nach Auffassung des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Strafsteuer ungefähr sein?

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, bezog sich in seinen Aussagen auf ein Bonus-/Malus-System, das eine Arbeitsgruppe der Motor Vehicle Emission Group (MVEG) der Kommission im November 1992 vorgeschlagen hat. Als Basislinie zwischen Bonuszahlungen und Malusabgaben schlug der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, 180 g CO<sub>2</sub>/km vor, was einem Verbrauch von 7,7 l Benzin auf 100 km entspricht. Dieser Vorschlag hat mit der in den USA geltenden Flottenverbrauchsregelung nichts gemein.

Nach Vorschlag der obigen EG-Arbeitsgruppe sollte bei Überschreitung eines festgelegten CO<sub>2</sub>-Basiswertes mindestens eine Abgabe von 500 ECU je Liter Mehrverbrauch – entsprechend den notwendigen Mehrkosten für die Verbrauchsminderungstechnik – gezahlt werden.

Der Vorschlag der EG-Kommission bleibt abzuwarten. Er bedarf in jedem Fall einer sorgfältigen Prüfung.

5. Welcher CO<sub>2</sub>-Grenzwert (gemessen im EG-Testzyklus) entspricht einem Verbrauch von 5 l/100 km bzw. von 7 l/100 km und 10 l/100 km (jeweils im Drittelmix)?

Nach dem am 19. Juli 1993 im EG-Anpassungsausschuß beschlossenen Entwurf zur Änderung der Richtlinie 80/1268/EWG werden künftig die CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit der Kraftstoff-Verbrauch nach dem gleichen Testverfahren wie die Schadstoff-Emissionen aus Pkw im neuen europäischen Fahrzyklus gemessen. Dann entsprechen

1 l Benzin/100 km = 23,2 g CO<sub>2</sub>/km,

1 l Diesel/100 km = 26,3 g CO<sub>2</sub>/km.

Das neue Verbrauchsmeßverfahren führt bei Fahrzeugen mit hohem Verbrauch zu höheren (und realistischeren) Werten als der Drittelmix.

Der Zusammenhang zwischen Verbrauch im Drittelmix und CO<sub>2</sub>-Emission im EG-Zyklus ist von Fahrzeugtyp zu Fahrzeugtyp verschieden. Gemittelt über zahlreiche Fahrzeugtypen neuester Bauart können folgende Werte angegeben werden:

Verbrauch (Drittelmix) in l/100 km	CO <sub>2</sub> -Emission in g/km im EG-Zyklus	
	Benzin	Diesel
5	116	131,5
7	168	200
10	250	295

6. Welcher zulässige Höchstverbrauch für Kraftfahrzeuge ist pro Fahrzeug-Klasse für welches Zieljahr von der Bundesregierung vorgesehen?

Die Bundesregierung strebt einen Mittelwert der im Jahr 2005 neu zum Verkehr zugelassenen Personenkraftwagen von 5 bis 6 l/100 km an, auf der Basis des neuen europäischen Fahrzyklus als Meßverfahren sowie heutiger Kraftstoffspezifikationen.

7. Mit welchen Modellen zur Kraftstoffbegrenzung sind die europäischen Partner in die Verhandlungen gegangen?

Im Rahmen der Expertenberatungen der EG wurden von verschiedenen Delegationen folgende Modelle in unterschiedlichen Modifikationen diskutiert:

- Zertifikatlösung,
- Festlegung von Grenzwerten, kombiniert mit Abgaben,
- absolute Grenzwerte,
- reine Steuerlösung,
- Flottenverbrauchsregelung,
- Mineralölsteuererhöhung.

8. Der VDA (Verband der Automobilindustrie) schreibt in seinem jüngsten Jahresbericht, daß für Regelungen zur Verbrauchsbegrenzung „kein Bedarf“ bestünde, und daß diese auch „völlig ungeeignet“ seien. Inwieweit lassen sich die nunmehr seit vier Jahren andauernden Verzögerungen bei der Festlegung von Kraftstoff-Verbrauchsbeschränkungen für Pkw auf die erklärte Abneigung der Automobilindustrie zurückführen, entsprechende Begrenzungen zu akzeptieren?

Die Bundesregierung sieht weiterhin dringenden Bedarf zur CO<sub>2</sub>-Minderung bei Pkw und hat die EG-Kommission wiederholt zu einer baldigen Vorlage eines wirksamen Vorschlags gedrängt.