

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Cem Özdemir, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Fortentwicklung der europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen**

Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neuwagen zu reduzieren, wurden auf europäischer Ebene flottenspezifische Grenzwerte festgelegt. Mit der geänderten Verordnung (EG) Nr. 443/2009 soll der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller Neuwagen bis zum Jahr 2021 auf 95 g/km gesenkt werden. Aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugportfolios wurde das Ziel auf Grundlage der durchschnittlichen Fahrzeuggewichte der Herstellerflotten in herstellereigenspezifische Teilziele übertragen.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Europäische Kommission im Herbst 2017 einen Vorschlag unterbreiten wird, wie diese CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung fortgeschrieben werden kann. Nicht nur ist es nach Ansicht der Fragesteller nötig, auch in Zukunft Grenzwerte festzulegen, die ab bestimmten Jahren eingehalten werden müssen. Auch sollte die Reform genutzt werden, um verschiedene Abschwächungen und Ausnahmeregelungen abzuschaffen und realistischere Messmethoden zu etablieren.

So hat beispielsweise die Regelung des „Phasing-In“ dafür gesorgt, dass in ausgewählten Jahren nur ein bestimmter Anteil der Neuwagenflotte für die Zielerreichung berücksichtigt werden muss. Die Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen, die Berücksichtigung sogenannter Ökoinnovationen (z. B. sparsame Beleuchtungssysteme) und Ausnahmen für kleinere Hersteller schwächen das Instrument weiter. Auch die unzureichenden Verbrauchstests auf dem Rollenprüfstand haben dafür gesorgt, dass die Diskrepanz zwischen den im Labor und in der Realität gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionswerten in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen hat (vgl. [www.theicct.org/sites/default/files/FactSheet\\_FromLabToRoad\\_ICCT\\_2016\\_DE.pdf](http://www.theicct.org/sites/default/files/FactSheet_FromLabToRoad_ICCT_2016_DE.pdf)). Die geringe Realitätsnähe der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte, die der Zielerreichung zugrunde liegen, vermindert somit ebenfalls die Wirksamkeit der CO<sub>2</sub>-Regulierung.

Es ist fraglich, welche Position die Bundesregierung zu den bisherigen Regelungen und möglichen Änderungen einnimmt. Eine Positionierung ist für die Teilnahme an den Verhandlungen über die Überarbeitung der Gesetzgebung jedoch notwendig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung Vorschläge für die Fortentwicklung der europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen vorlegen?

2. Welche Gespräche mit Vertretern der Europäischen Kommission zur Fortentwicklung der europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen hat die Bundesregierung seit Jahresbeginn geführt?

Welche Vertreter der Bundesregierung haben an diesen Gesprächen jeweils teilgenommen, und welche Ziele, Maßnahmen und weiteren Möglichkeiten zur Fortentwicklung der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen wurden dabei erörtert?

3. Welche Gespräche mit Industrie- und Branchenverbandsvertretern zur Fortentwicklung der europäischen CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen hat die Bundesregierung seit Jahresbeginn geführt?

Welche Vertreter der Bundesregierung und welche Industrie- und Branchenverbandsvertreter haben an diesen Gesprächen jeweils teilgenommen, und welche Ziele, Maßnahmen und weiteren Möglichkeiten zur Fortentwicklung der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen wurden dabei an die Bundesregierung herangetragen?

4. Inwiefern hält die Bundesregierung das bestehende System der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte mitsamt den darin enthaltenen Grenzwerten und Zieljahren für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment im realen Fahrbetrieb auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand zu senken?

5. Befürwortet die Bundesregierung, das bestehende System der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte auch künftig beizubehalten und durch Grenzwerte für den Zeitraum nach 2020/2021 fortzuschreiben?

Wenn nein, warum nicht, und für welches System setzt sich die Bundesregierung stattdessen ein?

6. Befürwortet die Bundesregierung, dass sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2030 neue CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte festgesetzt werden?

Wenn ja, für welche CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte spricht sich die Bundesregierung in Bezug auf die Jahre 2025 und 2030 jeweils aus?

Wenn nein, warum nicht, und für welche Jahre sollen nach Ansicht der Bundesregierung Grenzwerte in welcher Höhe festgesetzt werden (bitte die Festlegung der Jahreszahlen und die Höhe der Grenzwerte begründen)?

7. Inwiefern hält die Bundesregierung die bestehenden Regelungen zum „Phasing-in“ für die Jahre 2020 und 2021 für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

8. Befürwortet die Bundesregierung, dass die künftigen Zielvorgaben zu jedem Zeitpunkt für die gesamte Neuwagenflotte gelten und insbesondere ein „Phasing-in“ vermieden wird?

Wenn nein, warum nicht, und welche Vorgaben für das „Phasing-in“ soll es nach Ansicht der Bundesregierung künftig geben?

9. Inwiefern hält die Bundesregierung den bislang geltenden Gewichtungsfaktor in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der Herstellerflotten für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

10. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor künftig statt auf das Fahrzeuggewicht auf die Fahrzeuggrundfläche („Shadow“) zu beziehen?

Wenn nein, warum nicht?

11. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor künftig zu verringern oder abzuschaffen?  
Wie hoch soll der Gewichtungsfaktor nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen?
12. Für welchen Zeitraum soll nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen eine Umrechnung der im WLTP-Verfahren („Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“) ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte auf NEFZ-Werte („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) erfolgen, und inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Festlegung auf diesen Zeitraum?
13. Hält die Bundesregierung die Umrechnung der im WLTP-Verfahren ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte auf NEFZ-Werte im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Personenkraftwagen für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?
14. Befürwortet die Bundesregierung, künftig zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte das WLTP-Verfahren ohne Umrechnung auf NEFZ-Werte zugrunde zu legen?  
Wenn ja, ab wann soll das WLTP-Verfahren ohne Umrechnung nach Ansicht der Bundesregierung zur Anwendung kommen?  
Wenn nein, warum nicht, und für welches Umrechnungsverfahren spricht sich die Bundesregierung aus?
15. Um wie viel Prozent liegen die im WLTP-Verfahren ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich über den im NEFZ-Verfahren ermittelten Werten?
16. Befürwortet die Bundesregierung, dass der ab 2020/2021 geltende CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert nicht aufgrund durchschnittlich höherer WLTP-Werte im Vergleich zu NEFZ-Werten angepasst wird?  
Wenn ja, wie wird sie die weitere Gültigkeit des bestehenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertes sicherstellen?  
Wenn nein, warum nicht, und für welche Anpassung spricht sich die Bundesregierung aus?
17. Befürwortet die Bundesregierung, die auf dem Prüfstand ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte mittels „Not to exceed“-Grenzwerten, wie sie bei Schadstoffemissionen bereits gelten, künftig im RDE-Verfahren („Real Driving Emissions“) nachzuprüfen?  
Wenn ja, ab wann soll dieses Nachprüfverfahren nach Ansicht der Bundesregierung zur Anwendung kommen, und wie hoch sollen nach Ansicht der Bundesregierung die „Not to exceed“-Grenzwerte ausfallen?  
Wenn nein, warum nicht?
18. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb minimiert werden und nicht wie in der Vergangenheit über die Jahre hinweg zunehmen, und wie vermeidet sie insbesondere Optimierungen von Fahrzeugen auf das neue WLTP-Verfahren, die zu steigenden Abweichungen führen könnten?
19. Mit welchen bestehenden oder neu einzuführenden Instrumenten überprüft die Bundesregierung, wie sich die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb über die Jahre hinweg entwickeln?

20. Inwiefern hält die Bundesregierung die ab 2019 geltende Strafzahlung von 95 Euro pro Gramm Grenzwertüberschreitung und verkauftem Neuwagen für wirksam, verhältnismäßig und abschreckend?
21. Befürwortet die Bundesregierung, die ab 2019 geltende Strafzahlung von 95 Euro pro Gramm Grenzwertüberschreitung und verkauftem Neuwagen zu erhöhen, und wie begründet sie ihre Position?  
Wie hoch soll die Strafe nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen?
22. Inwiefern hält die Bundesregierung die gestaffelte Einführung des Strafzahlungssystems für angemessen?
23. Inwiefern hält die Bundesregierung die Möglichkeit, die Reduktionsziele über Emissionsgemeinschaften („Pooling“) zu erreichen, für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?
24. Befürwortet die Bundesregierung, dass es künftig keine Möglichkeit geben wird, die Reduktionsziele über Emissionsgemeinschaften zu erreichen?  
Wenn nein, welche Regelungen für Emissionsgemeinschaften sollen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gelten?
25. Inwiefern hält die Bundesregierung die derzeit geltenden Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?
26. Befürwortet die Bundesregierung, dass es künftig keine Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge geben wird, sodass jeder Hersteller spezifische CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte einhalten muss?  
Wenn nein, wie sollen die Sonderregelungen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?
27. Inwiefern hält die Bundesregierung die derzeit mögliche Anrechnung von Ökoinnovationen für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?
28. Befürwortet die Bundesregierung, dass künftig keine Anrechnung von Ökoinnovationen mehr erfolgen darf?  
Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Anrechnung von Ökoinnovationen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?
29. Inwiefern hält die Bundesregierung eine erneute mögliche Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen über die Super-Credits-Regelung ab 2020 für angemessen und zielführend, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?
30. Befürwortet die Bundesregierung, dass künftig keine Mehrfachanrechnung von emissionsarmen Fahrzeugen über die Super-Credits-Regelung erfolgen darf?  
Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Super-Credits-Regelung nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

31. Befürwortet die Bundesregierung den Vorschlag, statt einer Super-Credits-Regelung eine verpflichtende Quote für den Anteil lokal emissionsarmer Fahrzeuge an allen verkauften Neuwagen eines Herstellers einzuführen (vgl. [www.handelsblatt.com/my/unternehmen/industrie/dieselskandal-eu-prueft-quote-fuer-e-autos/20153522.html](http://www.handelsblatt.com/my/unternehmen/industrie/dieselskandal-eu-prueft-quote-fuer-e-autos/20153522.html))?

Wenn ja, wie hoch soll diese Quote nach Ansicht der Bundesregierung in welchem Jahr ausfallen, und welche Bedingungen muss ein emissionsarmes Fahrzeug erfüllen?

Wenn nein, warum nicht?

32. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Überlegungen des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA), Kraftstoffe in den EU-Emissionshandel einzubeziehen (vgl. [www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nfz/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nutzfahrzeugen.html](http://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nfz/co2-regulierung-bei-pkw-und-leichten-nutzfahrzeugen.html)), und inwiefern sieht sie eine Einbeziehung als möglichen Ersatz für die CO<sub>2</sub>-Regulierung von Neuwagen an?

33. Inwiefern sieht die Bundesregierung im Einsatz von synthetischen Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien („E-Fuels“) eine Alternative zu ambitionierten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten?

Wie begründet sie diese Annahme, und für wie groß hält sie das CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial?

34. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Überlegungen der Europäischen Kommission, dass Automobilhersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen nicht über die Erreichung von absoluten, herstellerspezifischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten erreichen müssen, sondern über eine herstellerunabhängige prozentuale Reduktionsvorgabe (vgl. [www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-plant-neue-regeln-fuer-co2-grenzwerte-bei-pkw-a-1155094.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-plant-neue-regeln-fuer-co2-grenzwerte-bei-pkw-a-1155094.html))?

35. Plant die Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen zusätzlich über eine Reform der Energie- und Kraftstoffsteuer zu beschleunigen, sodass Kraftstoffe auf Basis ihres CO<sub>2</sub>-Gehalts besteuert werden, und wenn nein, warum nicht?

36. Wie hoch fallen die herstellerspezifischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für das Jahr 2020 für die deutschen Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit jeweils aus (bitte nach Automobilherstellern aufschlüsseln)?

37. Wie haben sich die herstellerspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsdurchschnittswerte der von der Gesetzgebung betroffenen Neuwagenflotte der deutschen Automobilhersteller in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils entwickelt (bitte nach Automobilherstellern und jährlichen Werten aufschlüsseln)?

38. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die deutschen Automobilhersteller ihre herstellerspezifischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte im Jahr 2020 (unter Berücksichtigung von 95 Prozent der Neuwagen) bzw. ab dem Jahr 2021 (unter Berücksichtigung aller Neuwagen) jeweils einhalten werden, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 17. August 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





