

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Till Mansmann, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

EU-Klimaziele und die Zukunft des Plug-In-Hybrids

Die Flottengrenzwerte der EU geben den Automobilherstellern die Möglichkeit, ihre CO₂-Zielvorgabe durch Fahrzeuge zu lockern, die unter 50 g CO₂/km emittieren. Die herstellereinspezifische CO₂-Zielvorgabe wird um maximal 5 Prozent gelockert, falls der – nach ihren jeweiligen Emissionen gewichtete – Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge an der Flotte eines Herstellers ab 2025 höher als 15 Prozent und ab 2030 höher als 30 Prozent ist. Dadurch hatten die Hersteller einen Anreiz auch in Plug-In-Hybride zu investieren.

Nach Artikel 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission stellen Automobilhersteller sicher, dass Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit einer Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ausgestattet sind. Daraus folgte, dass ab dem 1. Januar 2020 neue Fahrzeugtypen der Klasse M1 (PKW) ohne OBFCM-Einrichtung (OBFCM = On Board Fuel Consumption Monitoring) keine Typgenehmigung erhalten können. Und ab dem 1. Januar 2021 versagen die nationalen Behörden die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge dieser Klasse, die Artikel 4a nicht entsprechen, d. h. keine OBFCM-Einrichtung haben (vgl. Artikel 15 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2017/1151).

Ziel der Verordnung ist es, zu überprüfen, ob CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen. Zur Überprüfung wird eine OBFCM-Einrichtung verbaut, sodass die relevanten Daten an die Kommission übermittelt werden können. Dabei besteht die Möglichkeit, die Daten nicht mehr über Dritte zu senden, sondern die Fahrzeugdaten an die Kommission direkt zu übertragen. Darüber hinaus müssen alle Abweichungen „unverzüglich“ an die EU-Kommission gemeldet werden (<https://www.bundestag.de/resource/blob/790636/96408af5d8f5da81bfd6842cb6191cde/WD-5-076-20-pdf-dat a.pdf>). Anschließend werden sie bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des jeweiligen Herstellers berücksichtigt. Damit können die Hersteller für das Nutzungsprofil ihrer Kunden verantwortlich ge-

macht werden, obwohl die Fahrzeuge grundsätzlich darauf ausgelegt sind, die CO₂-Auflagen der EU-Kommission einzuhalten.

Das grundlegende Problem ist also nach Ansicht der Fragesteller, dass die Flottengrenzwerte einerseits einen Anreiz schaffen, Plug-In-Hybride zu produzieren und andererseits Automobilhersteller nicht für den unsachgemäßen Gebrauch ihrer Fahrzeuge verantwortlich gemacht werden können. Wie sich die Bundesregierung hierzu positioniert und was genau mit den Daten der OBFCM-Einrichtung geschieht, soll nachfolgend erfragt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der heute zugelassenen Plug-In-Hybride haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine OBFCM-Einrichtung an Bord (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Abweichung von Plug-In-Hybriden bei Norm- und Realverbrauch ein?
3. Welche Folgen ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung daraus für die Flottengrenzwerte der Automobilhersteller?
4. Welche Konsequenzen hat es nach Ansicht der Bundesregierung, wenn Plug-In-Hybride im Realverkehr aufgrund der Nutzung des Fahrzeughalters mehr als 50 g/km emittieren?
5. Welche Position vertritt die Bundesregierung, wenn Plug-In-Hybride im Realverkehr aufgrund der Nutzung des Fahrzeughalters mehr als 50 g/km emittieren?
6. Befürwortet die Bundesregierung Bußgelder für die Fahrzeughersteller, wenn deren Kunden mit Plug-In-Hybriden im Realverkehr mehr als 50 g/km emittieren?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
7. An welche Behörden und Institutionen werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Daten der OBFCM-Einrichtung übermittelt?
8. Wie werden die Daten der Fahrzeugeigner eines Plug-In-Hybrids an die Behörden und Institutionen übermittelt?
9. Wann werden die Daten der Fahrzeugeigner eines Plug-In-Hybrids an die Behörden und Institutionen übermittelt?
10. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich einer direkten Datenübertragung an die Kommission?
11. Sieht die Bundesregierung datenschutzrechtlichen Gefahren bei der direkten Datenübertragung an die Kommission, und wenn ja, welche?
12. Welche Art Datenübermittlung an die Kommission befürwortet die Bundesregierung?

Wie setzt sie sich auf europäischer Ebene dafür ein?
13. Liegen der Bundesregierung Einschätzungen bezüglich der Gefahr eines Hackerangriffs auf die Daten der OBFCM-Einrichtung vor, und wenn ja, wie lauten diese?
14. Werden die Daten der OBFCM-Einrichtung eines Plug-In-Hybrids verschlüsselt an die Behörden übermittelt?
15. In welchem Zeitraum werden die Daten einer OBFCM-Einrichtung an die Behörde übermittelt?

16. Welche Daten der OBFCM-Einrichtung plant die Kommission, nach Kenntnis der Bundesregierung, auszuwerten?
17. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Daten der OBFCM-Einrichtung bei der Kommission gespeichert?
18. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die durch die OBFCM-Einrichtung übermittelten Daten gelöscht?
 - a) Wenn ja, wann?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die Technik der OBFCM-Einrichtung weiterzuentwickeln, sodass auch personenbezogene Daten erfasst werden können?
20. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung technisch möglich, die Anonymisierung der Daten der OBFCM-Einrichtung aufzuheben und zu personalisieren, sodass Fahrzeug und Fahrzeughalter ermittelt werden können?

Berlin, den 21. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion

