

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/23751 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-data.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 gemacht 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.

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)?

Am 1. Juli 2020 verfügten 791 Plug-in-Hybride, d. h. 0,55 Prozent der zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Plug-in-Hybride, über eine fahrzeuginterne Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM-Einrichtung).

2. Wie schätzt die Bundesregierung die Abweichung von Plug-In-Hybriden bei Norm- und Realverbrauch ein?

Der Realverbrauch von Plug-in-Hybriden hängt im Gegensatz zu anderen Antriebsarten nicht nur vom individuellen Fahrverhalten ab, sondern insbesondere davon, in welchem Umfang Nutzerinnen und Nutzer im elektrischen Betriebsmodus fahren. Voraussetzung für Letzteres ist, dass die Fahrzeuge am Stromnetz geladen werden. Somit wird der Realverbrauch bei Plug-in-Hybriden grundsätzlich noch deutlich stärker durch das Nutzer*innen- und Ladeverhalten beeinflusst als bei anderen Antriebsarten. Eine erste Studie deutet darauf hin, dass der Realverbrauch bei im Bestand vorhandenen Plug-in-Hybriden im Untersuchungszeitraum im Durchschnitt beim etwa Zwei- bis Vierfachen des Normverbrauchs lag. Die PHEV-Taskforce der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität kommt in ihrem Bericht vom Oktober 2020 zu dem Fazit, dass eine neue Generation von Plug-in-Hybridfahrzeugen mit einer höheren elektrischen Reichweite und bei einer verbesserten Ladeperformance die Chance bietet, den elektrischen Fahranteil signifikant zu steigern. Verbunden mit einem Ausbau der Ladeinfrastruktur und einem optimierten Nutzungsverhalten ergäben sich deutliche CO₂-Einsparpotenziale.

3. Welche Folgen ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung daraus für die Flottengrenzwerte der Automobilhersteller?

Für die Flottengrenzwerte ergeben sich zunächst keine Konsequenzen. Verfahren zur Ermittlung des Normverbrauchs sind aus Sicht der Bundesregierung dann nachzubessern, wenn sie auch perspektivisch keinen hinreichenden Bezug zum Realverbrauch aufweisen. Durch die Auswertung von OBFCM-Werten dürfte sich die Datengrundlage für derartige Überprüfungen über die kommenden Jahre kontinuierlich verbessern.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Einhaltung der Klimaziele im Verkehrssektor ist der Realverbrauch maßgeblich. Die von der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität eingesetzte PHEV Task Force hat auf Bitten des Koalitionsausschusses Maßnahmenvorschläge zur Optimierung des Nutzungsgrades des elektrischen Antriebs und damit des realen Emissionsverhaltens von PHEVs erarbeitet. Auf dieser Grundlage prüft die Bundesregierung derzeit Maßnahmen zur Verbesserung des realen Emissionsverhaltens von Plug-in-Hybriden. Zudem wird auf die Antwort auf Frage 3 verwiesen.

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?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Erhöhte CO₂-Emissionen, die sich auf Nutzer*innenverhalten zurückführen lassen, sind nicht in der Verantwortung des Herstellers. Zudem wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 4 und 5 verwiesen.

7. An welche Behörden und Institutionen werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Daten der OBFCM-Einrichtung übermittelt?

Der einschlägige europäische Durchführungsrechtsakt zur Erfassung und Übertragung der im Fahrzeug gespeicherten OBFCM-Daten ist derzeit in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten. Ziel des Durchführungsrechtsakts ist die Übermittlung der Daten an die Europäische Kommission.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Kontext der Erfassung der Realverbrauchsdaten ist keine Erfassung oder Übermittlung der Daten zu Fahrzeugeigner*innen (z. B. Name, Adresse etc.) vorgesehen.

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?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird sich hierzu zu gegebener Zeit positionieren. Derzeit werden mögliche Optionen zur direkten Datenübertragung „over the air“ im Rahmen einer Arbeitsgruppe auf EU-Ebene erarbeitet. Erst wenn konkrete Optionen ausgearbeitet wurden, kann eine genauere Prüfung dieser Optionen durch die Bundesregierung erfolgen.

12. Welche Art Datenübermittlung an die Kommission befürwortet die Bundesregierung?

Wie setzt sie sich auf europäischer Ebene dafür ein?

Die Bundesregierung hält grundsätzlich sowohl die Datenübermittlung an die Europäische Kommission über die Hersteller als auch über die Prüfdienste im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) für zielführend. In Bezug auf die direkte Datenübertragung wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

13. Liegen der Bundesregierung Einschätzungen bezüglich der Gefahr eines Hackerangriffs auf die Daten der OBFCM-Einrichtung vor, und wenn ja, wie lauten diese?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

14. Werden die Daten der OBFCM-Einrichtung eines Plug-In-Hybrids verschlüsselt an die Behörden übermittelt?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Daten verschlüsselt übermittelt werden.

15. In welchem Zeitraum werden die Daten einer OBFCM-Einrichtung an die Behörde übermittelt?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

16. Welche Daten der OBFCM-Einrichtung plant die Kommission, nach Kenntnis der Bundesregierung, auszuwerten?

Nach Verordnung (EU) 2019/632, Artikel 12 Absatz 2 sind der europäischen Kommission für die Auswertung die folgenden Daten zur Verfügung zu stellen:

- a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- b) Kraftstoff- und/oder der Stromverbrauch;
- c) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- d) für extern aufladbare Hybrid-Elektrofahrzeuge: Kraftstoff- und Stromverbrauch und die je Fahrbetriebsart zurückgelegte Strecke;
- e) andere Parameter, die benötigt werden, um die Einhaltung der in Absatz 1 von Artikel 12, Verordnung (EU) 2019/631 genannten Verpflichtungen sicherzustellen.

17. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Daten der OBFCM-Einrichtung bei der Kommission gespeichert?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Daten bei der Kommission nur begrenzte Zeit gespeichert werden und dementsprechend auch gelöscht werden, wenn die für die Ziele der einschlägigen Gesetzgebung erforderlichen Auswertungen durchgeführt wurden.

18. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die durch die OBFCM-Einrichtung übermittelten Daten gelöscht?
- Wenn ja, wann?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen und Rücksetzbedingungen für OBFCM-Einrichtungen sind in der Verordnung 2018/1832 im Anhang X festgelegt.

19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die Technik der OBFCM-Einrichtung weiterzuentwickeln, sodass auch personenbezogene Daten erfasst werden können?

Nein. Zusätzlich zu der Fahrzeugidentifizierungsnummer, die wegen § 45 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz als personenbezogenes Datum definiert wird, ist die Erfassung weiterer personenbezogener Daten nicht geplant.

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?

Eine derartige Personalisierung der Realverbrauchsdaten auf die jeweiligen Fahrzeughalter*innen wäre unter Rückgriff auf Informationen zu konkreten Fahrzeugen oder eine Datenbank möglich, die die Fahrzeugidentifizierungsnummern den jeweiligen Fahrzeughalter*innen zuordnet. Die Europäische Kommission verfügt über keine derartige Datenbank. Neben den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten (wie dem Kraftfahrtbundesamt in Deutschland) verfügen aufgrund deutscher Vorschriften nur die Versicherer über eine Datenbank, die Fahrzeugidentifizierungsnummern mit Fahrzeughalter*innendaten verknüpft. Für nationale Behörden und Versicherer ist wiederum kein Zugriff auf die Datenbank der EU-Kommission vorgesehen.

