

## Antrag

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Marc Bernhard, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Dietmar Friedhoff, Wilhelm von Gottberg, Kay Gottschalk, Mariana Iris Harder-Kühnel, Martin Hohmann, Johannes Huber, Stefan Keuter, Jörn König, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Gerold Otten, Tobias Matthias Peterka, Martin Reichardt, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth, Stephan Brandner, Joana Cotar, Peter Felser, Markus Frohnmaier, Franziska Gminder, Armin-Paulus Hampel, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Heiko Heßenkemper, Dr. Rainer Kraft, Frank Pasemann, Stephan Protschka, René Springer, Dr. Heiko Wildberg und der Fraktion der AfD**

### **Verbrauchswerte nach dem WLTP-Prüfverfahren für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge festschreiben**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die nach dem WLTP-Verfahren (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure) ermittelten Verbrauchswerte, insbesondere für Hybrid-Personenkraftfahrzeuge, sind für die Ermittlung der Flottenverbrauchswerte maßgeblich. Mögliche, zukünftig durch On-Board-Fuel-Consumption-Meter (OBFCM) errechnete, tatsächliche Verbrauchswerte sind bei der Ermittlung nicht zu berücksichtigen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

rechtsverbindlich zu erklären, dass die in dem vorgeschriebenen WLTP-Verfahren gemessenen Verbrauchswerte bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Berechnung und Einhaltung der Flottenverbräuche und die daraus gegebenenfalls resultierenden Strafzahlungen für die Fahrzeughersteller gemäß den Vorgaben der EU verbindlich sind und nicht durch die Werte, die aufgrund der ab 01.01.2021 bei den Typgenehmigungsbehörden durch Auswertung der On-Board-Fuel-Consumption-Meter (OBFCM) errechneten, tatsächlichen Verbrauchswerte nachträglich korrigiert werden können.

Berlin, den 1. März 2020

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

## Begründung

Mit der EU-Verordnung 2018/2032 vom 27.11.2018 hat die EU-Kommission den Artikel 4a („Anforderungen für die Typgenehmigung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs“) in die geltende EU-Verordnung 2017/1151 folgende Regelung eingefügt:

„Der Hersteller stellt sicher, dass Fahrzeuge (...) mit einer Einrichtung ausgestattet sind, die Daten über die für den Betrieb des Fahrzeugs verwendete Menge an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bestimmt, speichert und bereitstellt.“

Hintergrund dieser Regelung ist nach der Begründung der EU-Kommission die Notwendigkeit, die in einem Regelprüfverfahren im Labor gemessenen Werte „um Informationen zum durchschnittlichen Verbrauch im praktischen Fahrbetrieb auf der Straße“ zu ergänzen. Im Ergebnis solle dadurch unter anderem geprüft werden, ob das geltende WLTP-Prüfverfahren angepasst werden muss. Die Zuständigkeit für die Kontrolle solle bei den nationalen Typgenehmigungsbehörden liegen, die wiederum der EU-Kommission Ihre jährlich ermittelten Ergebnisse mitteilen.

Es ist bereits heute abzusehen, dass die nach WLTP-Verfahren ermittelten Werte insbesondere für Hybridfahrzeuge erheblich von den in der Praxis erzielbaren Verbrauchswerten abweichen werden – je nach Einsatzbereich der Fahrzeuge sind Abweichungen bis zu 80 % möglich (<https://de.motor1.com/news/387924/plug-in-hybride-wltp-verbrauch-ohne-aufladen>).

Sollten die Erkenntnisse aus dem Rücklauf der OBFCM indes dazu verwandt werden aufgrund der Abweichungen die nach dem WLTP-Verfahren ermittelten Flottenverbrauchswerte der Fahrzeughersteller nachträglich zu korrigieren, würde dies voraussichtlich erhebliche Überschreitungen der EU-Grenzwerte und in der Konsequenz gegebenenfalls drastische Strafzahlungen zur Folge haben – mit den entsprechenden, möglicherweise existenzgefährdenden Konsequenzen für die Fahrzeughersteller.