

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lisa Badum, Stephan Kühn (Dresden), Ingrid Nestle, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fortschreibung der europäischen CO₂-Regulierung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und deren Auswirkungen auf das Erreichen der Pariser Klimaschutzziele

Die EU-Kommission hat im November 2017 einen Vorschlag zur Fortschreibung der CO₂-Regulierung für neu zugelassene Personenkraftwagen (Pkw) und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) bis 2030 vorgelegt (KOM(2017)676 endg.). Die seit 2009 bestehende EU-Regulierung regelt bis 2020/2021 über flottenspezifische Grenzwerte der Hersteller, dass alle im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge im Schnitt maximal 95 Gramm CO₂/km ausstoßen.

Die CO₂-Regulierung ist Teil der europäischen Strategie für eine emissionsarme Mobilität, die vorsieht, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken (https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en#tab-0-0). Das Politikinstrument der europäischen CO₂-Regulierung setzt auf die inkrementelle Effizienzverbesserung der neu zugelassenen Fahrzeuge, um langfristig die CO₂-Emissionen im Pkw- und LNF-Bestand zu reduzieren.

Der Kommissionsvorschlag sieht dafür Reduktionsziele vor, nach welchen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von im Jahr 2025 bzw. 2030 in der EU neu zugelassenen Pkw 15 Prozent bzw. 30 Prozent unter den Werten des Jahres 2021 liegen müssen. Als weiteres Instrument plant die Kommission einen Anreizmechanismus zur Steigerung des Absatzes von emissionsarmen bzw. -freien Fahrzeugen einzuführen. Der Verkauf dieser Fahrzeuge wird den Herstellern anteilmäßig auf ihre CO₂-Vorgaben gutgeschrieben, sodass ihre Reduktionsziele geringer ausfallen (Gutschriftensystem).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Befürwortet die Bundesregierung, dass sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2030 CO₂-Reduktionsziele festgesetzt werden?

Wenn ja, für welche CO₂-Reduktionsziele 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 Reduktionsziele in welcher Höhe festgesetzt werden?

2. Inwieweit hält die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag und insbesondere die Emissionsreduktion um 15 Prozent bzw. 30 Prozent bei Neufahrzeugen im Jahr 2025 bzw. 2030 für zielführend und ausreichend, um die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen?

3. Wie wird sich die Bundesregierung in den europäischen Verhandlungen hinsichtlich der Frage einer Erhöhung der CO₂-Reduktionsziele gegenüber den von der EU-Kommission vorgeschlagenen Reduktionszielen positionieren?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die auf einzelne Jahre heruntergerechneten Reduktionsziele im Vorschlag der EU-Kommission geringer ausfallen als die Zielvorgaben in der aktuellen Regulierung, die bis 2020/2021 gilt?
5. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller, dass EU-Mitgliedstaaten, die sich bereits jetzt bei der EU-Kommission für ambitioniertere Grenzwerte eingesetzt haben, weiterführende nationale Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr ergreifen und damit ein regulativer Flickenteppich entsteht, der sowohl Autofahrerinnen und Autofahrer als auch Fahrzeughersteller vor große Herausforderungen stellen wird (bitte begründen)?
6. Befürwortet die Bundesregierung CO₂-Reduktionsziele von 50 Prozent bis 2025 und 75 Prozent bis 2030 gegenüber 2021, für welche der Thinktank Agora Verkehrswende plädiert und welche ein CO₂-Reduktionspotenzial von 20 Millionen Tonnen CO₂ umfassen (www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf; bitte begründen)?
7. Inwiefern hält die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag und insbesondere die Emissionsreduktion um 15 Prozent bzw. 30 Prozent bei Neufahrzeugen im Jahr 2025 bzw. 2030 für zielführend und ausreichend, um das deutsche Reduktionsziel im Verkehrsbereich von mindestens 40 bis 42 Prozent bis 2030 im Rahmen des verpflichtenden Übereinkommens von Paris zu realisieren?
8. Sieht die Bundesregierung die im Klimaschutzplan 2050 verabschiedeten Verkehrssektorziele für das Jahr 2030 als noch erreichbar an unter der Prämisse, dass in weniger als zwölf Jahren 70 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden müssen, die Flottenregulierung seit 2009 offenkundig aber keine nennenswerten CO₂-Einsparungen im Verkehrsbereich geleistet hat, und die Fortschreibung der Verordnung nach Ansicht der Fragesteller ebenfalls keine ausreichenden Reduktionsziele vorsieht (bitte begründen)?
9. Wie plant die Bundesregierung, die projizierte Emissionslücke zum Klimaschutzplan 2050 von über 44,7 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 zu schließen, sofern der Kommissionsvorschlag unverändert angenommen wird, dessen Maßnahmen aber lediglich zu einer erwarteten Verminderung von 3,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2030 führen (www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf)?
10. Hält es die Bundesregierung für möglich, dass im Falle einer unveränderten Umsetzung des Kommissionsvorschlages Gebietskörperschaften in Deutschland individuelle Maßnahmen zur Regulierung des PKW-Verkehrs ergreifen und damit Unsicherheiten für Autofahrerinnen und Autofahrer und Automobilhersteller entstehen?
11. Wie würde sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 auf den inländischen Kraftstoffverbrauch auswirken, und welche Auswirkungen hätte eine deutliche Anhebung der CO₂-Flottengrenzwerte auf den Import von Rohöl oder Kraftstoffen, und welche monetären Einsparungen für vermiedene Importe würde dies bedeuten?

Wenn dazu keine Daten vorliegen, warum wurden solche nicht erhoben?

12. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 ein erheblicher Innovationstreiber für die deutsche Automobilindustrie wäre, und welche Studien hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben oder liegen ihr vor, um die positiven Auswirkungen ehrgeiziger CO₂-Flottengrenzwerte für PKW auf Innovation, Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie zu untersuchen?
13. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 Verbraucherinnen und Verbraucher erheblich bei den Kraftstoffkosten entlasten kann und davon insbesondere Pendler und Berufstätige profitieren können, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, und auf welchen Daten oder Überlegungen fußt die Auffassung der Bundesregierung?
14. Inwiefern ist die Bundesregierung der Überzeugung, dass das von der EU-Kommission geplante Anreizsystem für Autohersteller, die bis 2025 mehr als 15 Prozent und bis 2030 mehr als 30 Prozent emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge verkaufen, zu einem zusätzlichen Beitrag bei der CO₂-Reduktion führt, den es ohne dieses Anreizsystem nicht geben würde?
15. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass bestimmte Automobilhersteller ohnehin ähnliche oder gar ambitioniertere Anteile von Elektroautos angekündigt haben, sodass das vorgeschlagene Anreizsystem lediglich zu Mitnahmeeffekten führen könnte?
16. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, statt eines Anreizsystems für Hersteller eine verpflichtende Quote für den Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge an allen verkauften Neuwagen eines Herstellers einzuführen?

Wenn ja, wie hoch soll diese Quote nach Ansicht der Bundesregierung in welchem Jahr ausfallen, und welche Bedingungen sollten jene Fahrzeuge nach Ansicht der Bundesregierung erfüllen?

Wenn nein, warum nicht?

17. Wird sich die Bundesregierung in den Verhandlungen zum Kommissionsvorschlag für eine Malus-Regelung einsetzen (analog zum Anreizmechanismus im Kommissionsvorschlag, der Gutschriften beim Minderungsziel vorsieht, wenn ein Hersteller bis 2025 einen Absatz von mehr als 15 Prozent und im Jahr 2030 von mehr als 30 Prozent bei emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen erreicht)?
 18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Vorhaben der französischen und der britischen Regierung, ab 2040 in bestimmten Segmenten ausschließlich Elektrofahrzeuge neu zuzulassen?
 19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den steuerlichen Anreizen beim Kauf von umweltfreundlichen Elektroautos in Norwegen und der politischen Zielsetzung der norwegischen Regierung, bis 2025 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zuzulassen?
 20. Hält es die Bundesregierung für erstrebenswert, ab einem bestimmten Datum nur noch emissionsfreie Fahrzeuge neu zuzulassen, und verfolgt sie eine wirksame Umsetzung dieses Ziels im Verkehrsbereich?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, mit welchen detaillierten Maßnahmen will sie die Erreichung dieses Ziels sicherstellen?

21. 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?
22. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?
23. Inwiefern hält die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment im realen Fahrbetrieb auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand zu senken?
24. Plant die Bundesregierung, CO₂-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, und auf welche Weise will die Bundesregierung stattdessen dafür sorgen, dass die im Testverfahren ermittelten CO₂-Emissionswerte stärker den Realemissionen entsprechen?

25. Inwiefern wird sich die Bundesregierung für einheitliche Reduktionsziele anstelle herstellerspezifischer Ziele in den europäischen Verhandlungen einsetzen?
26. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission, dass Automobilhersteller die CO₂-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen nicht über die Erreichung von absolut festgesetzten CO₂-Flottengrenzwerten erreichen müssen, sondern über prozentuale Reduktionsvorgaben?
27. Inwiefern hält die Bundesregierung den im Vorschlag der EU-Kommission enthaltenen Gewichtungsfaktor in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der Herstellerflotten für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment verlässlich zu senken?
28. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor zu verringern oder abzuschaffen?
Wenn nein, warum nicht?
29. Wie hoch soll der Gewichtungsfaktor nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen und wie oft sollte er angepasst werden, sodass er keine Anreize mehr setzt, über die Produktion schwererer Fahrzeuge die Zielerreichung zu vereinfachen?
30. Befürwortet es die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor zukünftig statt auf das Fahrzeuggewicht auf die Fahrzeuggrundfläche („Shadow“) zu beziehen?
Wenn nein, warum nicht, und welche alternative Bemessungsgrundlage schlägt die Bundesregierung vor?
31. Inwiefern hält die Bundesregierung die vorgesehenen Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

32. Befürwortet die Bundesregierung, Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge aus der Regulierung zu entfernen, sodass jeder Hersteller spezifische CO₂-Flottengrenzwerte einhalten muss?
Wenn nein, wie sollen die Sonderregelungen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?
33. Inwiefern hält die Bundesregierung die Fortführung möglicher Anrechnungen von Ökoinnovationen für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment bis 2030 zu senken?
34. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, 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?
35. Inwiefern tritt die Bundesregierung dafür ein, dass Automobilhersteller die Nutzung synthetischer Kraftstoffe im Verkehr auf die Reduktionsziele anrechnen lassen können, sodass sie weniger ambitionierte Reduktionsziele erreichen müssen?
36. Hält die Bundesregierung die Höhe der vorgesehenen Strafzahlungen für wirksam, verhältnismäßig und abschreckend?
Falls nein, wie hoch sollen die Strafzahlungen nach Ansicht der Bundesregierung alternativ künftig ausfallen?
37. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Berichterstatterin im Unterausschuss des Europäischen Parlaments Miriam Dalli, die dafür plädiert, die Einnahmen aus der Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgaben für unterstützende Maßnahmen zu verwenden, hin zu einer CO₂-armen Wirtschaft, wie beispielsweise die Umschulung, Neuqualifizierung und Förderung von Regionen, die insbesondere von einem Wandel der Automobilindustrie stark betroffen sind?
38. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der EU-Kommission zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?
39. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?
40. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern von Umweltverbänden und Nichtregierungsorganisation zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?

Berlin, den 14. Mai 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

