

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10141 –**

Position der Bundesregierung zu CO₂-Grenzwerten für Pkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU-Kommission hat am 19. Dezember 2007 den Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemacht, der in Artikel 1 definiert, wie der CO₂-Grenzwert von 130 g/km bzw. 120 g/km erreicht werden soll:

„Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.“

Dies wurde von der Bundesregierung unverändert im Kabinettsbeschluss von Meseberg vom 24. August 2007 aufgegriffen. Dort heißt es unter Punkt 16 „CO₂-Strategie Pkw“:

„Ziel: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw in der EU sollen unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der europäischen Automobilindustrie im Rahmen der CO₂-Strategie der Kommission bis 2012 auf 120 g CO₂/km reduziert werden.

Hierbei werden jedoch auch Biokraftstoffe und verschiedene andere Maßnahmen mit 10 g CO₂/km angerechnet, so dass am Fahrzeug selbst bis 2012 ein Ziel von 130 g CO₂/km erreicht werden soll.“

Noch am 3. März 2008 wurde das Zieljahr 2012 für das Inkrafttreten der Verordnung im europäischen Umweltrat von Staatssekretär Matthias Machnig bestätigt.

In der Pressekonferenz zu den deutsch-französischen Regierungskonsultationen in Straubing vom 9. Juni 2008 hat Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel bekannt gegeben, dass die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich sich

für ein so genanntes Flotten-Phasing-In des Grenzwerts von 130 g CO₂/km einsetzen werden, der dazu führt, dass die gesamte Pkw-Flotte erst zu einem späteren Zeitpunkt den in Meseberg beschlossenen CO₂-Grenzwert erreichen muss. Im Übrigen ist von Öko-Innovationen die Rede, die 6 bis 8 g CO₂/km bringen sollen.

1. Gibt es zur deutsch-französischen Einigung von Straubing zu den CO₂-Grenzwerten von Pkw eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich, die über das hinausgeht, was Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel vor der Presse gesagt hat, und welcher Art ist diese Vereinbarung?

Nein

2. Wie ist die Position der Bundesregierung zum Zieljahr für die Einführung eines CO₂-Grenzwerts für den Durchschnitt der Gesamtflotte neuer Pkw?

Die Bundesregierung unterstützt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Zielsetzung.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Hersteller Grenzwert von 130 g/km CO₂ allein durch Verbesserungen der Motorentechnik gemäß des Kommissionsvorschlags vom 19. Dezember 2008 zu erbringen ist oder sollten nicht motortechnikbezogene Maßnahmen der Hersteller auf diesen Grenzwert angerechnet werden?

Die Bundesregierung sieht weiterhin die Motorentechnik als die wesentliche Maßnahme zum Erreichen des Zielwertes von 130 g/km. Sie ist jedoch der Auffassung, dass auch technische Maßnahmen, deren CO₂-Reduzierungspotenziale nicht im Rahmen der CO₂-Messung im Typgenehmigungsverfahren ermittelt werden können, Berücksichtigung finden sollten. Dadurch soll die ganze Bandbreite moderner Technik zur Anwendung gelangen und sollen Anreize für die Fahrzeughersteller geschaffen werden, zusätzliche verbrauchsmindernde Techniken zu entwickeln und in die Fahrzeuge einzubauen.

4. Ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung dafür einsetzt, dass im Jahr 2012 erst ein Teil der Neuwagenflotte den Durchschnittswert von 130 g CO₂/km erreichen muss und erst im Jahr 2015 die gesamte Flotte den Grenzwert erreichen muss?

Ja

5. In welchen Schritten soll die Neuwagenflotte nach dem deutsch-französischen Vorschlag den Grenzwert von 130 g CO₂/km für die Gesamtflotte erreichen?

Es ist noch nicht festgelegt, in welchen Schritten dies erfolgen soll.

6. Für welchen Folgegrenzwert ab 2020 setzt sich die Bundesregierung ein?

Die Bundesregierung ist dafür, dass die Europäische Kommission einen Vorschlag für ein Langfristziel ab 2020 im Rahmen einer Folgenabschätzung bis 2014 prüfen soll, das in einer Bandbreite von 95 bis 110 Gramm CO₂ pro Kilometer liegen soll.

7. Inwiefern soll die vorgesehene Anlaufphase (Flotten-Phasing-In) die CO₂-Reduktion beschleunigen?

Welcher Flottendurchschnitt wird damit in 2012 erreicht?

Die Schritte für diese Phase sind noch nicht festgelegt, daher können auch noch keine Aussagen zur Reduktion gemacht werden.

8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es für die Klimaschutzziele der Bundesregierung von Bedeutung ist, ob der CO₂-Grenzwert für die Gesamtflotte ab 2012 oder erst zu einem späteren Zeitpunkt gilt und dass der Folgegrenzwert 2020 und seine frühzeitige Festlegung ebenfalls Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Pkw-Flotte im Jahr 2020 und in den Jahren davor haben werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 5 und 7 wird verwiesen.

9. Von welcher CO₂-Minderung im Jahr 2020 geht die Bundesregierung aus, falls die Gesamtflotte im Jahr 2012, wie ursprünglich beschlossen, 130 g CO₂/km ausstoßen darf?

Genauere Abschätzungen können erst nach Abschluss der Verhandlungen in Brüssel vorgenommen werden. Die Europäische Kommission kommt in ihrer Folgenabschätzung zu einer Reduktion von insgesamt etwa 600 Mio. Tonnen CO₂ bis 2020 für die EU.

10. Von welcher CO₂-Minderung im Jahr 2020 geht die Bundesregierung aus, falls das Flotten-Phasing-In gemäß des deutsch-französischen Vorschlags von Straubing beschlossen werden sollte?

Siehe Antwort zu Frage 5.

11. Welcher Unterschied in der CO₂-Minderung im Jahr 2020 ergibt sich, wenn der CO₂-Folgegrenzwert mit
- a) 110 g CO₂/km,
 - b) 95 g CO₂/km,
 - c) 80 g CO₂/km,
 - d) keine Festlegung eines Folgegrenzwerts festgelegt wird?

Siehe Antwort zu Frage 9.

12. Sind der Bundesregierung diesbezügliche Untersuchungen des Öko-Instituts für die Friedrich-Ebert-Stiftung und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bekannt, und hält Sie die darin getroffenen Annahmen für plausibel?

Die Publikation ist der Bundesregierung bekannt. Die dort getroffenen Annahmen sind jedoch nicht hinreichend genau beschrieben, um ihre Plausibilität zu prüfen.

13. Wann legt sich die Bundesregierung auf ihre Verhandlungsposition für einen Flottengrenzwert für 2020 fest, und wie wird dieser Grenzwert aussehen?

Siehe Antwort zu Frage 6.

14. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehrsbereich will die Bundesregierung ergreifen, falls eine geringere CO₂-Minderung durch die Festlegung der CO₂-Grenzwerte für Pkw erfolgt als im Integrierten Energie- und Klimapaket (IEKP) (Beschluss von Meseberg) festgelegt?

Die Bundesregierung setzt derzeit die Mesebergbeschlüsse um und wird deren Auswirkungen aufmerksam verfolgen. Weitere Maßnahmenpläne sind derzeit nicht in Vorbereitung.

15. Was ist unter Öko-Innovationen in Bezug auf die Anrechenbarkeit auf den CO₂-Grenzwert für Pkw genau zu verstehen?

Öko-Innovationen sind fahrzeugbezogene technische Maßnahmen, die nachweisbar die CO₂-Emissionen von Pkw reduzieren, deren CO₂-Reduzierungspotenziale aber im Rahmen des standardisierten Messverfahrens (NEFZ) bzw. anderer gesetzlich vorgeschriebener Maßnahmen nicht erfasst werden.

16. Auf welchen Grenzwert sollen die Öko-Innovationen angerechnet werden:
 - a) als Bestandteil der 10 Gramm, die durch „zusätzliche Maßnahmen“, die nicht durch Verbesserung der Motorentechnik erbracht werden (10 Gramm) oder
 - b) auf das 130-Gramm-Ziel für die Hersteller gemäß des Kommissionsvorschlags vom 19. Dezember 2007?

Die „zusätzlichen Maßnahmen“ wurden von der Europäischen Kommission und vom Rat konkret benannt und deren Umsetzung wird derzeit von der Kommission vorbereitet. Sie sollen helfen, eine Verminderung um 10 g CO₂/km zu erzielen. Öko-Innovationen sind Maßnahmen, die nicht unter den „zusätzlichen Maßnahmen“ aufgelistet wurden. Sie sollen auf das 130-g/km-Ziel angerechnet werden.

17. Ist die Anrechnung von Öko-Innovationen bei 8 Gramm gedeckelt, d. h. darüber hinausgehende CO₂-Minderungen aus Öko-Innovationen werden nicht berücksichtigt?

Die entsprechenden Verhandlungen im Rat sind noch nicht abgeschlossen.

18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Öko-Innovationen nicht auf das 130-Gramm-Ziel für Hersteller angerechnet werden dürfen, das laut Kommissionsvorschlag allein durch Verbesserungen der Motorentechnik zu erzielen ist?

Siehe Antwort zu Frage 3.

19. Mit welchem Messverfahren sollen die CO₂-Reduktionen dieser Öko-Innovation gemessen werden?

Die Europäische Kommission sollte ein Konzept für ein neutrales Nachweisverfahren vorlegen, wie die CO₂-Reduktionen der jeweiligen Innovationen quantifiziert und angerechnet werden können.

20. Wie wird der aus diesem Verfahren ermittelte Wert mit den Verbrauchswerten nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß RL 93/116/EWG kombiniert?

Siehe Antwort zu Frage 19.

21. Wird es für besonders verbrauchsarme Klimaanlagen eine CO₂-Minderungsanrechnung als Öko-Innovation geben?
22. Wird dann ein Fahrzeug mit einer öko-innovativen Klimaanlage einen CO₂-Bonus gegenüber Neufahrzeugen ohne Klimaanlage erhalten?
23. Inwieweit sollen rollwiderstandsarme Reifen und Reifendrucküberwachungssysteme als Öko-Innovation anerkannt oder in anderer Form auf den CO₂-Grenzwert angerechnet werden?

Die Fragen 21, 22 und 23 werden zusammen beantwortet:

Diese Maßnahmen sind in der Liste „zusätzliche Maßnahmen“ in der Mitteilung der Europäischen Kommission über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen enthalten.

24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ordnungsrechtlich vorgeschriebene Reifendrucküberwachungssysteme und rollwiderstandsarme Reifen, die verpflichtend in allen Neuwagen eingesetzt werden müssen, keine Innovationen in dem Sinne darstellen, dass einzelne Hersteller freiwillig mehr tun können als vom Gesetz verlangt?

Derzeit gibt es keine ordnungsrechtlich vorgeschriebenen Reifendrucküberwachungssysteme und rollwiderstandsarme Reifen. Die Europäische Kommission hat mittlerweile einen Vorschlag vorgelegt.

25. Setzt sich die Bundesregierung daher dafür ein, dass nur solche Öko-Innovationen oder sonstige Maßnahmen auf die Erreichung des CO₂-Flottengrenzwerts angerechnet werden sollten, die nicht bereits verpflichtend vorgeschrieben sind oder vorgeschrieben werden sollen?

Ja

26. Falls die Fragen 24 und 25 verneint werden: Aus welchen Gründen sollen CO₂-Minderungen anerkannt werden, die ohnehin verpflichtend sind oder verpflichtend gemacht werden sollen?

Antwort obsolet.

27. Inwieweit soll der Einsatz von Biokraftstoffen nach Ansicht der Bundesregierung auf das CO₂-Minderungsziel von 120 g/km angerechnet werden?

Biokraftstoffe sind Teil der Maßnahmen zum Erreichen der 10-g/km-Minderungen.

28. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass „zusätzliche Maßnahmen“ auch dann nicht mit mehr als mit 10 Gramm auf den CO₂-Grenzwert angerechnet werden sollten, wenn eine Addition dieser zusätzlichen Maßnahmen mehr als 10 Gramm erbrächte?

Ja

