

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/11066 –**

### **Position der Bundesregierung zu den Maßnahmen der Europäischen Union infolge des Abgasskandals**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Auch als Reaktion auf den Abgasskandal hat die Europäische Kommission am 1. Februar 2016 einen Vorschlag für eine Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen vorgelegt (Ratsdok. 5712/16). Der Vorschlag sieht verschiedene Maßnahmen vor, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge insgesamt und somit auch die Abgaswerte den Vorschriften entsprechen.

Durch die Verordnung soll nicht nur die Überwachung durch die Mitgliedstaaten selbst verbessert werden. Die Europäische Kommission möchte künftig auch mit eigenen Kontrollen nachprüfen, ob bereits zugelassene Fahrzeuge die Vorschriften einhalten. Prüfstellen, die Typgenehmigungen von Kraftfahrzeugen durchführen, sollen unabhängiger von den beauftragenden Automobilherstellern werden, indem z. B. eine nationale Gebührenordnung eingeführt wird. Auch eine gegenseitige Überprüfung der Typgenehmigungsbehörden, eine befristete Gültigkeit der Typgenehmigungen sowie eigene Sanktionsmöglichkeiten für die Europäische Kommission bei Verstößen gegen die Vorschriften sind vorgesehen.

Nach Ansicht der Fragesteller wurde der Kommissionsvorschlag im Laufe der Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten an wesentlichen Stellen abgeschwächt. Unter anderem sieht der aktuelle Arbeitsentwurf (Ratsdok. 14713/16) vor, dass die Europäische Kommission nur im Ausnahmefall eigene Prüfungen vornehmen darf. Die gegenseitige Prüfung der Typgenehmigungsbehörden soll gestrichen werden, die Sanktionsmöglichkeiten der Europäischen Kommission stehen unter Vorbehalt. EU-Industriekommissarin Elżbieta Bieńkowska forderte einen schnellen Abschluss der Verhandlungen, denn „wenn die EU jetzt nicht handelt, wird die Öffentlichkeit zunehmend misstrauisch werden“ (Handelsblatt, 29. November 2016, S. 9). Dies gibt Anlass für Fragen zur Bewertung des Verhandlungsverlaufs.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. März 2017 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Abgeschlossen sind hingegen die Beratungen über das dritte RDE-Verordnungspaket (RDE: Real Driving Emissions), das insbesondere den Ausstoß von Partikelemissionen reguliert. Eine Folgenabschätzung und Bewertung durch die Bundesregierung ist den Fragestellern jedoch nicht bekannt, so dass auch hier wesentliche Fragen offen sind.

Verordnung über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und weitere Maßnahmen

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem bisherigen Verlauf und den aktuellen Verhandlungsstand zur geplanten Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (Interinstitutionelles Dossier Nr. 2016/0014)?
2. Aus welchen Gründen sind die Verhandlungen weiterhin nicht abgeschlossen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Dossier ist komplex und bedarf einer gründlichen Erörterung. Die Bundesregierung sieht diesbezüglich die Notwendigkeit für weitergehende Diskussionen.

3. Welche wesentlichen Konfliktlinien bestehen bei den Verhandlungen, und welche Position nimmt die Bundesregierung dabei jeweils ein?

Zentraler Punkt ist die Einführung einer unabhängigen behördlichen Marktüberwachung, die von der Bundesregierung unterstützt wird.

4. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Verhandlungen?

Dazu kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

5. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass Marktüberwachungsbehörden regelmäßige Kontrollen – auch durch Prüfungen im praktischen Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand – durchführen sollen, um nachzuprüfen, ob Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen und insbesondere, ob die Typgenehmigungen korrekt sind (Artikel 8, Absatz 1)?

Die Bundesregierung unterstützt die Einführung einer verpflichtenden behördlichen Marktüberwachung.

6. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass nicht länger vorgesehen ist, bei der Kontrolle auch zu prüfen, ob die Typgenehmigungen korrekt sind?

Die Bundesregierung spricht sich für eine Qualitätsüberprüfung von Typgenehmigungen aus, um durch diese Prüfungen schon im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ein möglichst hohes Qualitätsniveau sicher zu stellen (s. auch die Antwort zu Frage 17).

7. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass Prüfungen im praktischen Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand nicht in jedem Fall, sondern nur dann durchgeführt werden sollen, wenn dies zweckmäßig erscheint („where appropriate“)?

Es ist nicht bei allen im Rahmen einer Marktüberwachung zu überprüfenden Anforderungen an Systeme oder Bauteile ein praktischer Fahrbetrieb notwendig. Wo diese jedoch zweckmäßig sind, sollten diese auch durchgeführt werden.

8. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Mitgliedstaaten mindestens alle vier Jahre die Funktionsweise ihrer Überwachungstätigkeiten überprüfen und bewerten sowie die Ergebnisse den übrigen Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und der Öffentlichkeit mitteilen sollen (Artikel 8, Absatz 7)?

Die Bundesregierung spricht sich für einen verbesserten Informationsaustausch und eine erhöhte Transparenz im Prozess der Typgenehmigung und Marktüberwachung aus. Unter anderem sollen hierzu die Ergebnisse der Marktüberwachung veröffentlicht werden.

9. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass die Überprüfung der Überwachungstätigkeiten nicht länger vorgesehen ist?

Die Beratungen der Mitgliedstaaten zu diesem Punkt sind noch nicht abgeschlossen.

10. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Europäische Kommission eigene Prüfungen und Kontrollen von bereits auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen durchführen oder ihre Durchführung anordnen soll, um nachzuprüfen, ob diese Fahrzeuge den Typgenehmigungen und weiteren Vorschriften entsprechen (Artikel 9, Absatz 1)?

Die Bundesregierung hat sich hierzu noch nicht positioniert.

11. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass die Europäische Kommission stattdessen nur dann eigene Tests durchführen soll, wenn Mitgliedstaaten ihren eigenen Verpflichtungen nicht nachkommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Prüfungen bzw. Kontrollen der Europäischen Kommission nicht nur an Neufahrzeugen durchgeführt werden sollen, die von Herstellern oder Wirtschaftsteilnehmern bereitgestellt werden, sondern auch an zugelassenen Fahrzeugen privater Fahrzeughalter (Artikel 9, Absatz 1)?
13. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass Prüfungen bzw. Kontrollen nur noch an Fahrzeugen durchgeführt werden können, die von Automobilherstellern oder Wirtschaftsteilnehmern bereitgestellt werden?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Unabhängigkeit der Marktüberwachung durch Kontrollen muss bei der Bereitstellung der zu prüfenden Fahrzeuge durch Hersteller oder Wirtschaftsteilnehmer sichergestellt sein. Die Durchführung von Kontrollen und Prüfungen von Fahrzeugen privater Fahrzeughalter ist nicht geplant.

14. Auf welche Weise setzt sich die Bundesregierung dafür ein, Rahmenbedingungen wie Anzahl und Auswahl der zu prüfenden Fahrzeuge und Art der Nachkontrollen in der Verordnung zu konkretisieren und festzulegen?

Die Bundesregierung setzt sich für die Einführung einer verpflichtenden Marktüberwachung durch die Mitgliedstaaten in Abhängigkeit der Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge im jeweiligen Mitgliedstaat ein.

15. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Mitgliedstaaten eine nationale Gebührenordnung zur Deckung der Kosten ihrer Typgenehmigungs- und Marktüberwachungstätigkeiten erlassen sollen (Artikel 30, Absatz 1) und dass die Gebühren von den Herstellern erhoben werden sollen, die im betreffenden Mitgliedstaat eine Typgenehmigung beantragt haben (Artikel 30, Absatz 2)?

Die Art der Finanzierung der Marktüberwachung sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.

16. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass nicht länger vorgesehen ist, dass die Mitgliedstaaten eine nationale Gebührenordnung erlassen sollen?

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

17. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Gebühren, die von den Automobilherstellern u. a. für die Typgenehmigung erhoben werden sollen, nicht unmittelbar von den technischen Diensten erhoben werden sollen (Artikel 30, Absatz 2)?

Dieser Vorschlag wird von der Bundesregierung abgelehnt, da damit das beabsichtigte Ziel der Unabhängigkeit von Herstellern und Technischen Diensten nicht zu erreichen ist. Die Bundesregierung schlägt deshalb statt eines Gebührensystems ein Kontrollverfahren durch einen zweiten Technischen Dienst (Rotationsverfahren) vor.

18. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass Kosten weiterhin unmittelbar von den technischen Diensten erhoben werden können?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass Typgenehmigungen für Fahrzeuge nur für eine bestimmte Dauer erteilt werden sollen (Artikel 33, Absatz 1)?

Dieser Vorschlag wird von der Bundesregierung abgelehnt. Die Bundesregierung schlägt statt einer zeitlichen Befristung von Typgenehmigungen ein Verfahren zur objektiven und klaren Abgrenzung neuer Fahrzeugtypen vor.

20. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass die Frist nunmehr acht statt fünf Jahre betragen soll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass eine nationale Typgenehmigungsbehörde alle zwei Jahre einer Überprüfung durch zwei Typgenehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten (Peer-Review) unterzogen werden soll (Artikel 71, Absatz 8)?

Dieser Vorschlag wird von der Bundesregierung abgelehnt. Stattdessen spricht sich die Bundesregierung für eine unabhängige Qualitätsüberprüfung von Typgenehmigungen aus.

22. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Änderungen im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16), so dass nicht länger vorgesehen ist, dass eine nationale Typgenehmigungsbehörde alle zwei Jahre einer Überprüfung durch zwei Typgenehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten unterzogen werden soll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

23. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung das Prinzip des Peer-Reviews von Typgenehmigungsbehörden im Allgemeinen, wie es derzeit auch in Artikel 10 des aktuellen Arbeitspapiers (Ratsdok. 14713/16) diskutiert wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. Inwiefern hat die Bundesregierung die im ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Ratsdok. 5712/16) vorgeschlagene Maßnahme unterstützt, dass die Europäische Kommission bei Fahrzeugen, die den Anforderungen nicht entsprechen, Sanktionen gegen den betreffenden Wirtschaftsteilnehmer in Höhe von max. 30 000 Euro verhängen kann (Artikel 90, Absatz 1)?

Die Bundesregierung hat sich hierzu noch nicht positioniert.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass dieser Absatz im aktuellen Arbeitspapier (Ratsdok. 14713/16) für eine eingehendere Prüfung vorgesehen ist, und wie erklärt sich die Bundesregierung, dass diese Prüfung nötig ist?

Die Überprüfung von Vorschlägen ist ein normaler Vorgang.

26. Wann wird die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Leitlinien für die Anwendung von Abschaltvorrichtungen und Emissionsstrategien den Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen?

Die Europäische Kommission hat die Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und des Vorhandenseins von Abschaltvorrichtungen den Mitgliedstaaten bereits zur Verfügung gestellt.

27. Inwiefern beteiligt sich die Bundesregierung direkt oder indirekt an der Erstellung dieser Leitlinien?

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat in der zuständigen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission mitgearbeitet.

28. Inwiefern hat sich die Erstellung der Leitlinien aufgrund gegebenenfalls notwendiger Zulieferungen von Informationen durch die Bundesregierung verzögert?

Eine solche Zeitverzögerung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

#### Drittes RDE-Paket

29. Zu welcher inhaltlichen Bewertung kommt die Bundesregierung in Bezug auf den Beschluss zum dritten RDE-Paket, der am 20. Dezember 2016 im Technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ (TCMV) gefasst wurde?

Der Beschluss wird als zielführend angesehen und wird von der Bundesregierung unterstützt.

30. Wie begründet sich die festgelegte Höhe des Konformitätsfaktors für Partikelemissionen und hält die Bundesregierung die Höhe dieses Faktors für angemessen?

Die Bundesregierung hält den festgelegten Konformitätsfaktor von 1 für angemessen.

31. Inwiefern hält die Bundesregierung die festgeschriebenen Einführungszeiträume für die Einhaltung der Partikelgrenzwerte (ab September 2017 für neue Modelle, ab September 2018 für alle Fahrzeugtypen) für durch die Automobilindustrie einhaltbar?

Die festgelegten Einführungszeiträume werden als angemessen angesehen.

32. Aus welchem Grund haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung einzelne Automobilhersteller für eine Verlängerung der Einführungszeiträume eingesetzt, und um welche Hersteller handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung?
33. Welche Automobilhersteller haben sich an die Bundesregierung gewandt und sich dabei für eine Verlängerung der Einführungszeiträume eingesetzt?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der VDA und mindestens ein Hersteller haben sich aus verschiedenen Gründen, wie z. B. der notwendigen Applizierung vor dem Hintergrund der neuen Messmethodik, gegenüber der Bundesregierung für einen späteren Einführungstermin für alle Fahrzeugtypen ausgesprochen.

34. Wie viele Fahrzeugtypen mit direkteinspritzenden Ottomotoren halten nach Kenntnis der Bundesregierung bereits heute die in der Verordnung festgelegten Partikelgrenzwerte ein, und wie viele halten sie nicht ein?
35. Wie viele Fahrzeugtypen mit direkteinspritzenden Ottomotoren sind nach Kenntnis der Bundesregierung ab September 2018 von den in der Verordnung festgelegten Partikelgrenzwerten betroffen?
36. Wie hoch fallen nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Umstellung der ab September 2018 betroffenen Fahrzeugtypen für die Automobilindustrie aus?

Die Fragen 34 bis 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

37. Ist beschlossen oder wird beabsichtigt, im Rahmen der RDE-Gesetzgebung auch Messungen und Konformitätsfaktoren für CO<sub>2</sub> bzw. Verbrauchsmessungen und Konformitätsfaktoren für den Verbrauch einzuführen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/6836 vom 26. November 2015 verwiesen. Im Rahmen der Verhandlungen zum Entwurf der EU-Verordnung zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen beteiligt sich die Bundesregierung auch an der Diskussion betreffend der Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Realbetrieb.

