



Ausarbeitung

Einzelfragen zur Überwachung des CO₂-Ausstoßes von PKW

Einzelfragen zur Überwachung des CO₂-Ausstoßes von PKW

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 076/20
Abschluss der Arbeit: 21. August 2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge	4
3.	Eintragungen im Fahrzeugschein	7
4.	Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs	8
4.1.	Verpflichtung der Hersteller zum Einbau	8
4.2.	Einsatz zur Überprüfung der CO ₂ -Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte	10

1. Fragestellung

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden mit der Beantwortung mehrerer Einzelfragen zum CO₂-Ausstoß von Personenkraftwagen betraut. So soll zunächst die rechtliche Einordnung von Fahrzeugen als „emissionsfrei bzw. emissionsarm“ geklärt werden. Zudem wurde um Prüfung gebeten, inwieweit es den Mitgliedstaaten bei der Ausstellung der Zulassungsdokumente (Fahrzeugschein) erlaubt wäre, Fahrzeuge, die mit (nahezu) klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen angetrieben werden, im Fahrzeugschein als „emissionsfrei“ oder „emissionsarm“ zu deklarieren. Des Weiteren wurde nach der Überprüfung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb und den in die Fahrzeuge einzubauenden Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs gefragt.

2. Emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge

In der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge¹ werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt. Dabei werden Zielvorgaben für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers festgelegt. Für den CO₂-Ausstoß gilt kein Höchstwert für ein einzelnes Fahrzeug. Es wird vielmehr ein Zielwert für die Flotte des Herstellers (Flottenzielwert) vorgeschrieben. Dieser bezieht sich auf den Durchschnitt der CO₂-Emissionen jedes neuen in der EU zugelassenen Fahrzeugs eines Herstellers in einem Kalenderjahr (vgl. Art. 4 Abs. 1 und 3 i. V. m. Anhang I der Verordnung). Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge² werden bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers nach Art. 5 der Verordnung bis Ende 2022 mehrfach angerechnet. Nach diesem Zeitraum greifen andere Mechanismen zur Förderung der Markteinführung dieser Fahrzeuge.³ Art. 3 Abs. 1 Buchst. m) der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates definiert „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ wie folgt:

„Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null bis zu 50 g CO₂/km, ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151.“

1 Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung) (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910095248&uri=CELEX:02019R0631-20200121>.

2 Diese werden auch als Zero and Low Emission Vehicles (ZLEV) bezeichnet.

3 Vgl. zur Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates auch die Zusammenfassung „Das System der CO₂-Flottengrenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Stand: 4. Mai 2020), abrufbar unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/zusammenfassung_co2_flottengrenzwerte.pdf sowie die tabellarische Übersicht „Elemente der CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) ab 2020“ des Umweltbundesamtes (Stand: Mai 2020), abrufbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/tabelle_elemente_co2_pkwlnf_3.pdf.

Die Definition bezieht sich auf die CO₂-Emissionen im Verhältnis zur mit dem Fahrzeug zurückgelegten Strecke. Die Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen⁴ enthält detaillierte Vorschriften über die Prüf- und Berechnungsverfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen (Anhang XXI). Sie dient der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007⁵ und führte die weltweit harmonisierte Testprozedur zur Ermittlung der Abgasemissionen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP – Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) als Ersatz für die bisher durchzuführenden Messungen im Neuen Europäischen Fahr-Zyklus (NEFZ)⁶ ein. Die Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen seien nicht mehr ausreichend gewesen und die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb nicht mehr realistisch wiedergegeben worden. Das WLTP wurde auf Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entwickelt.⁷ Auf die bei der Herstellung der Fahrzeuge oder bei der Erzeugung der elektrischen Energie für Elektrofahrzeuge freigesetzten CO₂-Emissionen kommt es bei diesen Prüf- und Berechnungsverfahren nicht an. Auch die Verwendung von Kraftstoffen mit CO₂-Einsparungspotential bei der Herstellung, wie z. B. bestimmter synthetische Kraftstoffe⁸, spielt keine Rolle.

Doch führt die EU-Kommission nach Art. 15 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/631 im Jahr 2023 eine eingehende Überprüfung der Wirksamkeit dieser Verordnung durch und legt dem Europäi-

-
- 4 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1); abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910783214&uri=CELEX:02017R1151-20200125>.
 - 5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171, 29.6.2007, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910905264&uri=CELEX:02007R0715-20121231>.
 - 6 Vgl. zum NEFZ die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910977539&uri=CELEX:02008R0692-20190901>.
 - 7 Vgl. zu den Gründen für die Einführung des WLTP die Erwägungsgründe der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017, abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1151&qid=1597855340608&from=DE>.
 - 8 Vgl. zu den synthetischen Kraftstoffen die Informationen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), abrufbar unter <https://www.bmbf.de/de/synthetische-kraftstoffe-5040.html>.

schen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor. In dem Bericht berücksichtigt sie u. a. auch den möglichen Beitrag der Nutzung synthetischer und fortschrittlicher alternativer Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen zur CO₂-Emissionsminderung und unterbreitet dazu ggf. Gesetzgebungsvorschläge.

Die Kommission hat eine parlamentarische Anfrage aus dem Europäischen Parlament zur „Emissionsfreiheit“ von Fahrzeugen wie folgt beantwortet:

„Laut den Verordnungen (EU) 2019/631 und (EU) 2019/1242 zur Festsetzung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge bzw. neue schwere Nutzfahrzeuge gelten solche Fahrzeuge als emissionsfrei, die keine Auspuffemissionen ausstoßen. Dieses „Vom-Tank-zum-Rad“-Konzept für Emissionen ist seit Langem im EU-Recht etabliert. Darin kommt zum Ausdruck, dass die in dieser Verordnung festgelegten obligatorischen CO₂-Ziele für Automobilhersteller gelten, die unmittelbar für die Intensität der CO₂-Emissionen aus dem Auspuff ihrer Fahrzeuge verantwortlich sind.“

Die Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von Kraftstoffen für Fahrzeuge sowie der Herstellung und am Ende der Lebensdauer der Fahrzeuge werden in anderen EU-Rechtstexten wie z. B. der Kraftstoffqualitätsrichtlinie, der Richtlinie über erneuerbare Energien, der Richtlinie über das Emissionshandelssystem und der Richtlinie über Altfahrzeuge geregelt. Wie im europäischen Grünen Deal angekündigt, wird die Kommission im Jahr 2020 auch Rechtsvorschriften vorschlagen, um eine sichere, kreislauforientierte und nachhaltige Wertschöpfungskette für Batterien zu gewährleisten.

Im Rahmen der Überprüfung der Verordnungen (EU) 2019/631 und (EU) 2019/1242 wird die Kommission auch untersuchen, inwiefern synthetische und fortschrittliche alternative Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen leisten können. Außerdem wird die Kommission im Einklang mit diesen Verordnungen bis spätestens 2023 die Möglichkeit prüfen, eine EU-Methode zu entwickeln, mit der die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bewertet und gemeldet werden.“⁹

9 Vgl. Antwort der Kommission vom 7. Juli 2020 (abrufbar unter https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2020-002631-ASW_DE.html) auf eine parlamentarische Anfrage vom 30. April 2020 (abrufbar unter https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2020-002631_DE.html).

Auch die Verpflichtung der Hersteller, bei der Vermarktung von Kraftfahrzeugen die Verbraucher über die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs zu informieren, stellt lediglich auf den Kraftstoffverbrauch und die lokalen CO₂-Emissionen pro gefahrenem Kilometer ab.¹⁰

3. Eintragungen im Fahrzeugschein

Mit der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge¹¹ wurden auf Europäischer Ebene die Aufmachung und der Inhalt dieser Dokumente harmonisiert. Zulassung meint die behördliche Genehmigung für den Betrieb eines Fahrzeugs im Straßenverkehr (Art. 2 Buchst. b) der Richtlinie). Die Zulassungsbescheinigung bescheinigt die Zulassung eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat (Art. 2 Buchst. c) der Richtlinie). Der Inhalt der Bescheinigung ist in Anhang I der Richtlinie geregelt. Die Angaben werden mit Hilfe der in den Anhängen der Richtlinie aufgeführten harmonisierten gemeinschaftlichen Codes eingetragen (Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie).

Unter Code P.3 ist nach Anhang I der Richtlinie obligatorisch die „Kraftstoffart/Energiequelle“ einzutragen. Die Zulassungsdokumente können weitere Angaben enthalten (sogenannte nicht obligatorische Angaben). So kann beispielsweise unter Code V.7 der CO₂-Ausstoß in Gramm pro Kilometer erfasst werden (Anhang I Ziff. II.6. V.). Des Weiteren können die Mitgliedstaaten zusätzliche Informationen aufnehmen (Anhang I Ziff. II.7). Die Angaben zum CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs lassen sich anhand der Übereinstimmungsbescheinigung ermitteln.¹² Diese muss der Hersteller ausstellen und jedem gemäß seiner ihm erteilten Typgenehmigung produzierten Fahrzeug beilegen (Art. Art. 36 Abs. 1 S. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments

10 Vgl. Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597911309609&uri=CELEX:01999L0094-20081211> sowie Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Verwendung von nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigten und gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerten bei der Bereitstellung von Verbraucherinformationen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 142 vom 2.6.2017, S. 100), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=celex:32017H0948>.

11 Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57), aktuelle Fassung abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597911400294&uri=CELEX:01999L0037-20180520>.

12 Vgl. etwa § 6 Abs. 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist (FZV), abrufbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/FZV.pdf; in § 11 Abs. 1 i. V. m. Anlage 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sind Form und Inhalt der Zulassungsbescheinigung geregelt.

und des Rates¹³). Er bescheinigt damit, dass das betreffende Fahrzeug mit dem in der Typgenehmigung beschriebenen Fahrzeugtyp in jeder Hinsicht übereinstimmt (Teil 1 der Bescheinigung). Teil 2 der Bescheinigung enthält eine technische Beschreibung der wichtigsten Merkmale des Fahrzeugs. Unter Ziffer 49 sind Angaben zu „CO₂-Emissionen/Kraftstoffverbrauch/Stromverbrauch“ zu machen. Die CO₂-Emissionen sind in Gramm pro Kilometer und der Stromverbrauch in Wattstunden pro Kilometer anzugeben (vgl. dazu Anhang VIII, Anlage, der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020¹⁴). Dabei kommt es für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen nach der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017, wie oben unter 2. beschrieben, auf den lokalen Ausstoß an.

Würde die Zulassungsbehörde eines Mitgliedstaats ein Fahrzeug mit lokalem CO₂-Ausstoß als emissionsfrei deklarieren oder einem reinen Elektrofahrzeug CO₂-Emissionen zuordnen, könnte dies als Verstoß gegen die oben genannten Verordnungen gewertet werden.

4. Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs

4.1. Verpflichtung der Hersteller zum Einbau

Nach Art. 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017¹⁵ stellen die Hersteller sicher, dass Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit einer Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ausgestattet sind. Die Vorschrift wurde

13 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32018R0858&qid=1597911531592>.

14 Vgl. Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32020R0683&qid=1597911618824>.

15 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1); abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910783214&uri=CELEX:02017R1151-20200125>.

durch die Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018¹⁶ eingefügt. Sie lautet wie folgt:

„Artikel 4a Anforderungen für die Typgenehmigung für Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs

Der Hersteller stellt sicher, dass nachstehend genannte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 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:

- 1. reine ICE-Fahrzeuge und nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (NOVC-HEV), die ausschließlich mit Mineralöldiesel, Biodiesel, Benzin, Ethanol oder einer Kombination dieser Kraftstoffe angetrieben werden;*
- 2. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV), die mit elektrischem Strom und einem der unter Nummer 1 genannten Kraftstoffe angetrieben werden. Die Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs hat den Anforderungen nach Anhang XXII zu entsprechen.“*

Bei den in dieser Vorschrift genannten Klassen M1 und N1 handelt es sich um Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (vgl. dazu Art. 4 Abs. 1 Buchst. a) und b) der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018¹⁷). Reine ICE-Fahrzeuge meinen Fahrzeuge, bei denen alle Antriebsenergiewandler Verbrennungsmotoren sind (vgl. Art. 2 Nr. 33 der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission).

16 Vgl. Art. 1 Nr. 3 der Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs (ABl. L 301 vom 27.11.2018, S. 1, abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597911749354&uri=CELEX:02018R1832-20181127>).

17 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32018R0858&qid=1597911531592>.

In Anhang XXII der Verordnung (EU) 2017/1151 sind die Begriffsbestimmungen und Anforderungen festgehalten, die für die Einrichtungen gelten.¹⁸ Gemäß Nummer 2.1. dieses Anhangs meint „Fahrzeuginterne Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch“ („OBFCM¹⁹-Einrichtung“) ein Konstruktionselement (Software und/oder Hardware), das Fahrzeug-, Motor-, Kraftstoff und/oder Stromparameter erfasst und dazu verwendet, mindestens die Informationen gemäß Nummer 3 zu bestimmen und bereitzustellen und die Werte zur Lebensdauer fahrzeugintern zu speichern. Die in Nummer 3 genannten Parameter umfassen insbesondere den Kraftstoffverbrauch, die zurückgelegte Strecke, den Kraftstoffdurchsatz des Fahrzeugs und des Motors und die Fahrgeschwindigkeit. Nach Nummer 5.1. muss mit der OBFCM-Einrichtung ein standardisierter und unbeschränkter Zugriff auf die genannten Informationen gewährleistet sein.

Ab dem 1. Januar 2020 können neue Fahrzeugtypen der Klasse M1 (PKW) ohne OBFCM-Einrichtung keine Typgenehmigung erhalten. Und ab dem 1. Januar 2021 versagen die nationalen Behörden die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge dieser Klasse, die Art. 4a nicht entsprechen, d. h. keine OBFCM-Einrichtung haben (vgl. Art. 15 Abs. 9 der Verordnung (EU) 2017/1151).

4.2. Einsatz zur Überprüfung der CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte

Die Typgenehmigungsbehörden prüfen für die Fahrzeugfamilien, bei denen sie für die Typgenehmigung zuständig sind, auf der Grundlage von Stichproben, ob die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen. Dabei berücksichtigen sie unter anderem die verfügbaren Daten der im Fahrzeug eingebauten OBFCM-Einrichtungen (Art. 13 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments). Voraussetzung für die Anwendung dieser Regeln zur Nachprüfung ist die genaue Festlegung des entsprechenden Verfahrens durch die Kommission. Hierzu wurde ihr mit der Verordnung die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte und einen delegierten Rechtsakt zu erlassen (Art. 13 Abs. 4). Da die entsprechenden Vorschriften noch nicht verabschiedet worden sind, findet Art. 13 Abs. 2 derzeit noch keine Anwendung.

Die Typenehmigungsbehörden melden der Kommission unverzüglich alle Abweichungen der CO₂-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen spezifischen CO₂-Emissionen, die als Ergebnis der nach dem oben beschriebenen Verfahren in Artikel 13 Abs. 2 festgestellt werden. Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines

18 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1); abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910783214&uri=CELEX:02017R1151-20200125>.

19 OBFCM steht für On Board Fuel Consumption Monitoring.

Herstellers. Sie erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (Art. 7 Abs. 9 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates).

Die nach dem beschriebenen Verfahren von den nationalen Behörden festgestellten und an die Kommission gemeldeten Unregelmäßigkeiten wirken sich auf die von einem Hersteller zu erhebende Abgabe wegen Emissionsüberschreitung nach Art. 8 der Verordnung (EU) 2019/631 aus. So erhebt die EU-Kommission gemäß Art. 8 Abs. 1 für jedes Kalenderjahr von einem Hersteller eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieses Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen überschreiten. Die Einhaltung dieser Zielvorgabe wird u. a. auf Grundlage der in der Übereinstimmungsbescheinigung (siehe oben unter 3.) angegebenen CO₂-Emissionen geprüft (Art. 3 Abs. 1 Buchst. h) und Art. 4 i. V. m. Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631). Die von den Behörden gemeldeten Abweichungen der CO₂-Emissionen von den Werten der Übereinstimmungsbescheinigung wirken sich damit auf die Abgabe aus.

Nach Art. 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/631 überwacht und bewertet die Kommission die tatsächliche Repräsentativität der nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007²⁰ bzw. der Verordnung (EU) 2017/1151²¹ ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte. Nach Art. 12 Abs. 2 erfasst sie unter Rückgriff auf die OBFCEM-Einrichtungen im Fahrzeug regelmäßig Daten über die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Dazu stellt sie sicher, dass ihr diese Daten ab dem 1. Januar 2021 je nach Sachlage durch Hersteller, nationale Behörden oder Direktübertragung der Daten von den Fahrzeugen in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt werden. Die Daten werden zu anonymisierten aggregierten Datensätzen, unter anderem je Hersteller, verarbeitet. Nach Art. 12 Abs. 4 der Verordnung (EU) 2019/631 legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Verfahren zur Erhebung und Verarbeitung dieser Daten fest. Die Kommission beobachtet die Entwicklung anhand dieser Daten und unterbreitet ggf. einen Legislativvorschlag zur Anpassung der Rechtslage (vgl. Art. 12 Abs. 3).

Derzeit ist eine Durchführungsverordnung über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen bestimmter Fahrzeuge in Vorbereitung. Dort geht es um die Frage, wie die Übertragung der

20 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171, 29.6.2007, S. 1), abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910905264&uri=CELEX:02007R0715-20121231>.

21 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1); abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1597910783214&uri=CELEX:02017R1151-20200125>.

Werte für Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch aus dem Speicher der Fahrzeuge zur Kommission erfolgen soll.²² Laut einer Pressemitteilung auf den Internetseiten des finnischen Verkehrsministeriums wird mit einer Verabschiedung dieses Rechtsaktes im Herbst gerechnet.²³

22 Vgl. Antwort des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) vom 6. August 2020 auf eine Anfrage der Wissenschaftlichen Dienste.

23 Vgl. Pressemitteilung vom 23. Juli 2020, abrufbar unter <https://www.lvm.fi/en/-/european-commission-proposes-monitoring-of-consumption-data-in-connection-with-vehicle-servicing-and-inspection-1219607>.