
Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse des Rechtswissenschaftlichen Gutachtens

„Unionsrechtsrechtswidrige EU-Flottenregulierung“

Univ.-Prof. Dr. Martin Kment, LL.M. (Cambridge), Augsburg

Einführung:

Prof. Dr. Martin Kment ist geschäftsführender Direktor des Instituts für Umweltrecht der Universität Augsburg und Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht und Europarecht, Umweltrecht und Planungsrecht. Er wurde von UNITI u.a. mit der rechtlichen Prüfung der folgenden Frage beauftragt:

„Ist die Verschärfung der Emissionsgrenzwerte in der Flottenregulierung (Art. 1 Abs. 1 lit. A) – d) der Verordnung (EU) 2023/851) mit höherrangigem Recht vereinbar?“

Die wesentlichen Ergebnisse:

- Der Flottenregulierung VO(EU) 2023/851¹ und VO(EU) 2019/631² (nachfolgend „Flottenregulierung“) liegt eine überholte Messmethodik zugrunde: die Messung von CO₂ Emissionen erfolgt am Auspuff (sog. Tailpipe-Ansatz). Diese Messmethodik ist europarechtswidrig und schadet einem effektiven Umweltschutz. Eine Lebenszyklusbetrachtung (sog. „LCA-Ansatz“) muss kurzfristig als EU-Standard der Umweltfolgenbewertung zugrunde gelegt werden.
- Die Flottenregulierung missachtet den Vorbeuge- und Vorsorgegrundsatz nach Artikel 191 Absatz 2 AEUV³.
- Verstoß gegen EU-Grundrechte und EU-Grundsätze:

¹ **VERORDNUNG (EU) 2023/851** DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂- Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union; diese VO ist Gegenstand „unserer“ Klage beim EuG. Die VO 2019/631 ist gerichtlich nicht mehr angreifbar, da eine Nichtigkeitsklage spätestens drei Monate nach Verkündung der VO erhoben werden muss.

² **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 **Verordnung (EU) Nr. 510/2011** (Neufassung)

³ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

- Verstoß gegen Art. 16 GRCh⁴ (Unternehmerische Freiheit)

Art. 16 GRCh bildet zusammen mit der Berufsfreiheit (Art. 15 GRCh) und der Eigentumsgarantie (Art. 17 GRCh) die zentralen Wirtschaftsgrundrechte. Die Flottenregulierung greift in den Schutzbereich des Art. 16 GRCh sowohl zu Lasten der Hersteller von PKW als auch der Hersteller von alternativen Kraftstoffen ein. Diese Eingriffe sind unverhältnismäßig, weil die Methodik der Flottenregulierung (Tailpipe-Ansatz) das gesetzgeberische Ziel der Senkung der CO₂ Emissionen und Klimaneutralität verfehlt.

- Verstoß gegen Art. 20 GRCh (Gleichheit vor dem Gesetz)

Die Flottenregulierung verstößt zu Lasten der Hersteller von Verbrennungsmotoren („ICEV-Hersteller) gegen Art. 20 GRCh. ICEV-Hersteller werden im Vergleich zu BEV-Herstellern ungerechtfertigt ungleich behandelt, da sie mit einer Ausgleichsabgabe (Art. 8 VO(EU) 2019/631) belegt werden.

- Verstoß gegen Art. 37 GRCh (Grundsatz des Umweltschutzes)

Art. 37 GRCh liefert kein einklagbares subjektives Recht. Die Flottenregulierung verletzt aber Art. 37 GRCh, weil die Missachtung des Vorbeuge- und Vorsorgeprinzip letztlich in einer Verletzung des Art. 37 GRCh mündet.

- Die Europäische Kommission ist für die Erhebung und Vereinnahmung von Strafzahlungen bzw. der sogenannten Emissionsüberschreitungsabgabe nicht zuständig. Die Überführung der Einnahmen daraus in den allgemeinen Haushalt der EU ist vertragswidrig: Art. 8 Abs. 3 sowie Art. 8 Absatz 4 der Flottenregulierung VO(EU) 2023/851 und VO(EU) 2019/631 sind daher vertragswidrig.

Fazit:

- Der verwendete sog. Tailpipe-Ansatz erlaubt es nur, auf einen Ausschnitt der CO₂-Belastungen eines Fahrzeugs im Lebenszyklus des Produkts regulatorisch zu reagieren, lässt vor- und nachgelagerte Umweltauswirkungen (einschließlich CO₂- Senken) aber außer Acht.
- Hierdurch werden bestimmte Antriebsformen bzw. Kraftstoffe bevorzugt, andere – auch ökologisch sehr innovative – werden benachteiligt; dies gilt insbesondere für alternative Kraftstoffe, die im Modifizierungsprozess des europäischen Regelwerks sukzessive aus dem Blick verloren wurden.

⁴ Charta der Grundrechte der Europäischen Union

- Der Tailpipe-Ansatz widerspricht nicht nur den eigenen Ansprüchen der Flottenregulierung auf Technologieoffenheit, er fällt zudem deutlich hinter modernen Lebenszyklusanalysen anderer europäischer Regelwerke (RED III-RL, Taxonomie-VO, Batterie- und Altbatterie-VO) zurück.
- Außerdem zieht die veraltete Prüfmethode auch Verstöße gegen das europäische Primärrecht nach sich: Art. 191 Abs. 2 AEUV wird ebenso verletzt wie Art. 16 GRCh, Art. 20 GRCh und Art. 37 GRCh.

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.

Jägerstraße 6

10117 Berlin

Tel: 030 755 414 300

Mail: info@uniti.de

Registernummer im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung: R002822

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.350 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche 45 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.