



Berlin, 22. Juli 2024

Pressemitteilung

Rechtsgutachten zeigt: Europäische CO₂-Flottenregulierung verstößt gegen Unionsrecht

Ein von Prof. Dr. Martin Kment, dem geschäftsführenden Direktor des Instituts für Umweltrecht der Universität Augsburg und Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht und Europarecht, Umweltrecht und Planungsrecht, erstelltes Rechtsgutachten über die aktuelle Ausgestaltung der EU-Flottenregulierung (Verordnung (EU) 2023/851) kommt zu dem Ergebnis, dass diese Regulierung aus mehreren Gründen unionsrechtsrechtswidrig ist. UNITI hatte die rechtliche Prüfung beauftragt.

EU-Grundrechte und EU-Grundsätze werden durch überholte Messmethodik verletzt

Die der Flottenregulierung zugrundeliegende Messmethodik des sog. Tailpipe-Ansatzes, wonach die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs nur am Auspuff bilanziert werden, ist gemäß dem Gutachten von Prof. Dr. Martin Kment europarechtswidrig und schadet einem effektiven Umweltschutz. Die veraltete Prüfmethode zieht auch Verstöße gegen das europäische Primärrecht nach sich: Art. 191 Abs. 2 AEUV wird ebenso verletzt wie Art. 16 GRCh (Unternehmerische Freiheit), Art. 20 GRCh (Gleichheit vor dem Gesetz) und Art. 37 GRCh (Grundsatz des Umweltschutzes). Der Gutachter zieht den Schluss, dass der veraltete Tailpipe-Ansatz durch eine zeitgemäße Messmethodik ersetzt werden sollte, die die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus bilanziert.

Das Gutachten weist nach, dass nicht nur Hersteller von Pkw mit Verbrennungsmotor, sondern auch Produzenten von alternativen Kraftstoffen durch den Tailpipe-Ansatz benachteiligt werden. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn ordnet ein: „Daraus folgt unsere dringende Handlungsaufforderung an die Politik, die gegenwärtige Flottenregulierung für Pkw-Neufahrzeuge unverzüglich zu überarbeiten. Es gilt, sämtliche rechtswidrigen Regulierungsinhalte, die beispielsweise im Jahr 2035 zu einem vollständigen Neuzulassungsverbot für Verbrenner führen, weil die Klimawirkung von regenerativen Kraftstoffen nicht anrechenbar ist, zu ändern.“ Auch die Lkw-Flottenregulierung, die erst 2027 überprüft werden soll, sollte aus Sicht von UNITI möglichst zeitnah auf rechtswidrige Elemente überprüft und entsprechend abgeändert werden.

Für Strafzahlungen der Fahrzeughersteller fehlt die rechtliche Grundlage

Verstoßen Fahrzeughersteller gegen EU-Flottenziele müssen sie Strafzahlungen leisten. Das Gutachten von Prof. Dr. Martin Kment zeigt aber auf, dass die EU-Kommission für die Erhebung und Vereinnahmung von Strafzahlungen bzw. der Emissionsüberschreitungsabgabe nicht zuständig ist. Die Überführung der Einnahmen daraus in den allgemeinen Haushalt der EU ist vertragswidrig, so Prof. Dr. Kment. Für Strafzahlungen der Fahrzeughersteller bei Überschreiten der vorgegebenen Flottenziele fehlt also die rechtliche Grundlage.

Bereits in einem im Jahr 2008 gefassten Beschluss zur ersten Verordnung der Pkw-Flottenregulierung hatte der Deutsche Bundesrat erhebliche Zweifel an der EU-Kompetenz zur Einführung einer solchen umweltschutzbezogenen und steuerähnlichen Abgabe zugunsten des Haushalts der EU geäußert. Die

Ministerpräsidenten der Länder Bayern, Dr. Markus Söder, und Niedersachsen, Dr. Christian Wulff, hatten damals in ihren Plenarreden erhebliche Bedenken angemeldet. Auch im rechtswissenschaftlichen Diskurs wurden wiederholt entsprechende Standpunkte vorgetragen.

UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Wir haben unter anderem deutsche Automobilhersteller und -zulieferer über die Ergebnisse des Rechtsgutachtens informiert. Wir gehen davon aus, dass die Unternehmen eingehend prüfen werden, welche Schlüsse sie daraus ziehen.“

System der EU-Flottenregulierung in den Grundfesten erschüttert – dringender Handlungsbedarf

Aus Sicht von UNITI wird das bestehende System der EU-Flottenregulierung durch das Gutachten in seinen Grundfesten erschüttert. „Aus der Verwendung des unionsrechtsrechtswidrigen Tailpipe-Ansatzes folgt unmittelbar eine einseitige regulatorische Bevorzugung der batterieelektrischen Mobilität zum Nachteil anderer ökologisch sinnvoller Lösungen wie etwa erneuerbaren Kraftstoffen. Damit muss Schluss sein!“, so Elmar Kühn von UNITI. Die von der wiedergewählten EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihren Leitlinien für die nächste EU-Kommission angekündigte Überarbeitung des Systems der Flottenregulierung muss aus UNITI-Sicht vor allem eine Bilanzierung der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und der verwendeten Antriebsenergie einführen, wie sie etwa in anderen europäischen Regelwerken wie beispielsweise der neuen EU-Batterieverordnung bereits Anwendung findet.

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 ca. 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.

Pressekontakt:

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: vorbau@uniti.de

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.