
Erweist sich die EU-Flottenregulierung als rechtswidrig?

Die Flottenregulierung der EU für die CO₂-Emissionen ist rechtswidrig und schadet einem effektiven Umweltschutz. Zu diesem Ergebnis kommt ein Rechtsgutachten 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. Das Gutachten wurde in Auftrag gegeben von UNITI, dem „Bundesverband EnergieMittelstand“, der rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels in Deutschland repräsentiert.

Im Zentrum des Gutachtens steht die Messmethode, der sogenannte Tailpipe-Ansatz, nach dem Abgase nur am Ende des Auspuffrohrs gemessen werden. Die veraltete Prüfmethode zieht – so Kment – auch Verstöße gegen das europäische Primärrecht nach sich. Verletzt sieht das Gutachten die Grundsätze der unternehmerischen Freiheit, der Gleichheit vor dem Gesetz und den Grundsatz des Umweltschutzes. Der Gutachter kommt zu dem Schluss, die veraltete Tailpipe-Methode müsse durch eine zeitgemäße Messmethodik ersetzt werden, die die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus bilanziert.

Das Gutachten zeigt auf, dass nicht nur Hersteller von Pkw mit Verbrennungsmotor, sondern auch Produzenten von alternativen Kraftstoffen durch den Tailpipe-Ansatz benachteiligt werden. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn fordert daraufhin heute in einem Pressestatement, „sämtliche rechtswidrigen Regulierungsinhalte zu ändern“. Auch die Lkw-Flottenregulierung, die erst 2027 zur Überprüfung ansteht, sollte zeitnah auf rechtswidrige Elemente überprüft werden.

Die CO₂-Regularien der EU verpflichten Fahrzeughersteller zu Strafzahlungen, wenn die EU-Flottenziele beim durchschnittlichen Wert für die CO₂-Emission aller Modelle nicht unterhalb des Grenzwerts liegen. Das Gutachten geht außerdem davon aus, dass die EU-Kommission für die Erhebung und Vereinnahmung von Strafzahlungen bzw. der Emissionsüberschreitungsabgabe nicht zuständig ist. „Die Überführung der Einnahmen in den allgemeinen Haushalt der EU ist vertragswidrig“, so Prof. Dr. Kment. Für Strafzahlungen der Fahrzeughersteller bei Überschreiten der vorgegebenen Flottenziele fehle also eine rechtliche Grundlage.

Der Verband sieht das bestehende System der EU-Flottenregulierung damit in Frage gestellt. Kühn: „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.“ Die von der EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen angekündigte Überarbeitung der Flottenregulierung muss – so der Verband – vor allem eine Bilanzierung der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und der verwendeten Antriebsenergie einführen. In anderen europäischen Regelwerken – beispielsweise der neuen EU-Batterieverordnung – wird so bereits verfahren. (aum)

Bilder zum Artikel



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



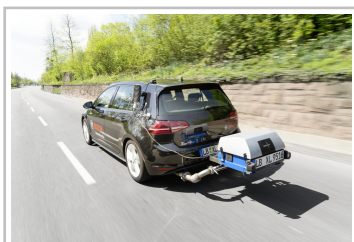
Bosch hat eine kostengünstige Technik entwickelt, mit der Dieselmotoren die aktuellen und ab 2020 gültigen Grenzwerte für Stickoxidemissionen deutlich unterschreiten.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch



Als Teil der WLTP-Zertifizierung muss die Einhaltung der Grenzwerte in einem so genannten RDE-Straßentest (Real Driving Emissions) nachgewiesen werden. Hierfür werden die Entwicklungsfahrzeuge mit portabler Emissionsmesstechnik (PEMS = Portable Emission Measurement System) ausgestattet. Die Messkoffer sitzen auf der Anhängerkupplung oder finden im Kofferraum Platz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Bosch hat eine kostengünstige Technik entwickelt, mit der Dieselmotoren die aktuellen und ab 2020 gültigen Grenzwerte für Stickoxidemissionen deutlich unterschreiten.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch
