

Antrag

der Abgeordneten Andreas Bleck, Jürgen Braun, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Marcus Bühl, Petr Bystron, Kay Gottschalk, Nicole Höchst, Steffen Janich, Dr. Malte Kaufmann, Stefan Keuter, Jörn König, Mike Moncsek, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Martin Erwin Renner, Frank Rinck, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Harald Weyel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 KOM(2022) 586 endg., Ratsdok.14598/22

hier: Begründete Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon (Prüfung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit)

Unvereinbarkeit der Verordnungsentwürfe mit den Rechtsgrundlagen der Europäischen Union

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache KOM(2022)586 endg.; Ratsdok. 145982/22 wolle der Bundestag folgende EntschlieÙung gemäß Protokoll Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon in Verbindung mit § 11 des Integrationsverantwortungsgesetzes annehmen, mit der er die Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit rügt:

- „1. Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates für eine Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009, KOM(2022) 586.; Ratsdok. 14598/22, verletzt nach Auffassung des

Deutschen Bundestages die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.“

Begründung:

Die Verhältnismäßigkeit wird auf S. 7 des Verordnungsvorschlags behandelt. Auch wenn das Ziel eines hohen Umwelt- und Gesundheitsschutzes durch Verbesserung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erstrebenswert ist, so unterbleibt doch offensichtlich eine Abwägung der Verhältnismäßigkeit.

Es bleibt ungeklärt, ob

- die zugrundeliegenden Studien EUA, 2020 „Air Quality in Europe“- Bericht 2020 sowie JRC, 2019, „Urban No2 Atlas“ herangezogen werden dürfen, da sie neben den Euro6/VI Fahrzeugen auch noch viele ältere Pkw erfassen, die durch neue Modelle ersetzt werden und nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen werden;
- die in der zugrundeliegenden Richtlinie „über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ (KOM(2022) 542) zitierten Arbeiten zu den Auswirkungen heutiger in Deutschland vorherrschenden Luftschadstoffbelastungen hinreichend epidemiologisch belastbar sind bzw. ob das in diesem Zusammenhang erwähnte Null-Schadstoff-Szenario (KOM(2021) 400) damit noch zielführend bzw. notwendig ist;
- die festgesetzten Grenzwerte auch von Verbrennungsmotoren erreicht werden können;
- die erforderlichen finanziellen Aufwendungen zur Umsetzung der technischen Maßnahmen für den Verbraucher zwar niedrig angesetzt werden, was aber angesichts des Umfangs mit leistungsfähigeren Batterien für E-Autos, technischen Überwachungssystemen und der Umlage der Entwicklungskosten seitens der Automobilhersteller nicht zu halten sein wird;
- die älteren Fahrzeuge auf die Euro-7-Norm tatsächlich nachgerüstet und die Euro-7-Norm erfüllen werden können;
- die Bürger und Bürgerinnen in den Mitgliedstaaten sich angesichts der Kostensteigerungen auch ab dem Jahr 2025 sich einen Pkw der Euro-7-Norm werden leisten können.

Angesichts dieser Maßnahmen sind bei dem Kauf von Pkw, die die Euro-7-Norm erfüllen, mit deutlich höheren Kosten zu rechnen. Dabei betrug der Preisanstieg aller angebotenen Modelle zwischen 2017 und Mitte 2022 bereits 19 Prozent¹. Der Verband der deutschen Automobilindustrie rechnet mit einer massiven Kostensteigerung für die Verbraucher auch bei Kleinwagen und hält die Umsetzung bis Ende Juli 2025 für die Industrie nicht realisierbar². Die angestrebten Grenzwerte sind sehr kostenintensiv und liegen für Verbrennungsmotoren am Rande dessen, was machbar ist. Der Verkaufspreis für neue Pkw Verbrennungsmotoren wird demzufolge deutlich ansteigen.

Bereits jetzt beschränkt sich der Käuferkreis von E-Autos, die deutlich teurer als Wagen mit Verbrennungsmotoren angeboten werden, auf eine kleine Gruppe mit einem hohen Sozialstatus³ und es ist davon auszugehen, dass wegen der gestiegenen Energiekosten mit weiteren Preissteigerungen zu rechnen ist.

¹ So stieg der Durchschnittspreis von 44.908 auf 53.525 Euro, vgl. dazu <https://www.autozeitung.de/neuwaagenkauf-teure-extras-abzocke-193693.html#:~:text=Deutschlands%20Pkw%2DFlotte%20wird%20immer,genannten%20Zeitraum%20somit%2019%20Prozent,zuletzt%20abgerufen%20am%2015.%20Februar%202023.>

² https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2022/221110_PM_Euro-7-Abgasnorm_Kommissionsvorschlag-f-r-Industrie-terminlich-nicht-realisierbar--drohende-Kostenexplosion-f-r-Verbraucher,zuletzt%20abgerufen%20am%2015.%20Februar%202023.

³ Siehe dazu <https://www.faz.net/aktuell/technik-motor/elektromobilitaet/wer-kauft-und-fahrt-ein-elektroauto-17332625.html#:~:text=Gekauft%20werden%20Elektroautos%20demnach%20typischerweise,sind%20oftmals%20verheiratet%2C%20haben%20Kinder,zuletzt%20abgerufen%20am%2015.%20Februar%202023.>

Vor dem Hintergrund, dass das Europäische Parlament am 14. Februar 2023 das Aus für Pkw und Transporter mit Verbrennungsmotoren sowie neue CO₂-Vorgaben beschlossen hat, werden sich viele Bürger möglicherweise keine Pkw mehr leisten können und das Autofahren einer Elite vorbehalten bleibt^{4,5}. Dazu kommt, dass in der Automobilbranche mit einem Verlust von über 200.000 Arbeitsplätzen bis 2030⁶ gerechnet wird.

2. Der Deutsche Bundestag bittet seine Präsidentin, diesen Beschluss dem Präsidenten der Europäischen Kommission, dem Präsidenten des Europäischen Parlaments und dem Präsidenten des Rates zu übermitteln.

Berlin, den 28. Februar 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

⁴ Siehe dazu https://www.welt.de/wirtschaft/plus243771817/Verbrenner-Aus-Was-der-EU-Beschluss-fuer-Sie-als-Autofahrer-bedeutet.html?source=puerto-reco-2_ABC-V19.C_tuned, zuletzt abgerufen am 15. Februar 2023.

⁵ <https://www.welt.de/debatte/plus243749397/E-Autos-werden-auch-in-Zukunft-nur-ein-Eliten-Projekt-sein.html>

⁶ <https://www.dw.com/de/wie-viele-jobs-kostet-der-abschied-vom-verbrennungsmotor/a-59935470>. Zuletzt abgerufen am 15. Februar 2023.

