

## Antrag

der Abgeordneten Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis Giersch, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Winfried Strauß, Alexander Arpaschi, Dr. Christoph Birghan, Erhard Brucker, Tobias Ebenberger, Hauke Finger, Rainer Galla, Christoph Grimm, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Nicole Hess, Nicole Höchst, Steffen Janich, Dr. Malte Kaufmann, Rocco Kever, Kurt Kleinschmidt, Pierre Lamely, Dr. Rainer Rothfuß, Angela Rudzka, Volker Scheurell, Lars Schieske, Carina Schießl, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Paul Schmidt, Georg Schroeter, Martina Uhr, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen

KOM(2025)180 endg.; Ratsdok.-Nr. 8255/25

hier: **Stellungnahme gemäß Artikel 6 des Protokolls Nummer 2 zum Vertrag von Lissabon (Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit)**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kenntnis des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen - KOM(2025)180 endg.; Ratsdok.-Nr. 8255/25<sup>1</sup> - nimmt der Deutsche Bundestag folgende Entschließung gemäß Protokoll Nummer 2 zum Vertrag von Lissabon i. V. m. § 11 des Integrationsverantwortungsgesetzes an, mit der er die Verletzung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit rügt:

<sup>1</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8255-2025-INIT/de/pdf>

I. Der Deutsche Bundestag rügt, dass der Vorschlag für die Richtlinie über keine ausreichende Rechtsgrundlage verfügt und in nationale Hoheitsrechte eingreift. Er greift unverhältnismäßig in die Rechte von Betroffenen ein. Der Vorschlag bedarf einer grundlegenden Neujustierung.

II. Begründung:

1. Entsprechend dem in Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen über das für die Erreichung der Ziele der Verträge – die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern – erforderliche Maß hinaus, da für die betroffenen juristischen und natürlichen Personen ein erheblicher materieller Mehraufwand entstehen würde.
2. Die EU-Kommission plant, die Intervalle für die regelmäßigen technischen Prüfungen (periodical technical inspections, PTI) von Fahrzeugen, die das Alter von 10 Jahren übersteigen, von einem zweijährigen auf einen jährlichen Pflichtturnus zu verkürzen. Die von ihr vorgebrachte Begründung hält einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand. So hat die Verkehrsunfallforschung der Technischen Universität Dresden bereits in einer früheren Studie im Auftrag des ADAC nachgewiesen, dass eine Verkürzung der PTI-Fristen auf ein Jahr keinen messbaren Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat<sup>2</sup>. Die Beibehaltung eines zweijährigen Turnus entspricht dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit.
3. Die derzeitigen EU-Vorschriften zur Verkehrs- und Betriebssicherheit enthalten keine Bestimmungen zur Messung der NO<sub>x</sub>-Emissionen oder der Partikelzahl (PN) bei Neuwagen und zur Prüfung von Fahrzeugen auf defekte NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungssysteme oder zur Prüfung von Partikelfiltern, da der technische Aufwand hierfür zu aufwändig und kostenintensiv ist. Die bisherigen Verfahren sind aber völlig ausreichend, denn eine Prüfung von Nachbehandlungssystemen und Partikelfiltern ist nur dann angezeigt, wenn die Messwerte einen Defekt der Systeme nahelegen. Dieses wird durch die derzeitigen Messmethoden erreicht.
4. Es besteht der Verdacht, dass die EU-Kommission ein gigantisches Stillegeprogramm für Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, durch eine Erhöhung des Aufwands für Fahrzeughauptuntersuchungen (PTI) initiiert mit dem Ziel, die Fahrzeugflotten zu verjüngen und zu elektrifizieren. Viele Menschen in der EU sind jedoch auch aus beruflichen Gründen auf ein privates Fahrzeug angewiesen, das häufig aus wirtschaftlichen Gründen kein neuwertiges Fahrzeug sein kann. Durch die Vorschläge der EU-Kommission auf Ratsdok.-Nr. 8255/25 würden diese Menschen von der Teilhabe an der individuellen Mobilität ausgeschlossen und gleichsam materiell enteignet, denn mit der extremen Kostensteigerung für technische Hauptuntersuchungen (PTI) dürften viele ältere Fahrzeuge nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und somit auch dem Gebrauchtwagenmarkt entzogen sein.

<sup>2</sup> <https://www.adac.de/news/auto-eu-aelttere-autos-hu/>

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

Berlin, den 2. Juli 2025

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*