

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD)

Sind die CO₂-Bußgelder der EU gegen deutsche Autohersteller und gegen VW illegal?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 16.08.2024

Seit dem Jahr 2009 verhängt die EU-Kommission Strafzahlungen gegen Automobilhersteller in Milliardenhöhe wegen nicht eingehaltener CO₂-Grenzwerte¹. Ein aktuelles Rechtsgutachten des Verbandes UNITI kommt zu dem Ergebnis, dass die rechtlichen Grundlagen für diese Strafzahlungen fehlen². Laut Gutachten ergeben sich Fragen zur rechtlichen Zuständigkeit der EU, zur Praxis der Bußgelderhebung sowie zu potenziellen Rückzahlungsansprüchen deutscher Autohersteller. Insbesondere die zugrunde liegende Prüfmethode, der Tailpipe-Ansatz, wird in dem Gutachten kritisiert. Dieser verstoße auch gegen das europäische Primärrecht: Artikel 191 Abs. 2 AEUV werde ebenso verletzt wie Artikel 16 GRCh (Unternehmerische Freiheit), Artikel 20 GRCh (Gleichheit vor dem Gesetz) und Artikel 37 GRCh (Grundsatz des Umweltschutzes). Deutsche Automobilkonzerne zahlten allein im Jahr 2022 rund 3,7 Milliarden EURO an die EU. Im Jahr 2020 sollen die Bußgelder bei europäischen Autoherstellern rund 510 Millionen, die von VW 100 Millionen betragen haben³. Einer damaligen Prognose aus dem Jahr 2020 zufolge, wurden für das Jahr 2021 30 Milliarden Euro an Strafzahlungen für VW befürchtet⁴.

1. Welche rechtlichen Grundlagen verwendet die EU-Kommission für die Erhebung und Vereinnahmung von CO₂-Bußgeldern gegen deutsche Autohersteller, und welche anderen Rechtsregelungen der EU sowie des deutschen Rechts stehen nach Einschätzung der Landesregierung gegebenenfalls im Widerspruch dazu?
2. Wie hoch sind die Strafzahlungen, die der VW-Konzern seit dem Jahr 2009 an die EU zahlen musste (bitte pro Jahr und insgesamt angeben)?
3. In welcher Höhe liegen die Bußgelder von VW im internationalen Vergleich aller europäischen Fahrzeugbauer (bitte für die Konzerne einzeln und nach Größe der Gesamtsumme sortiert darstellen)?
4. Waren von den Strafzahlungen auch Automobilhersteller aus Großbritannien, den USA und Asien (China, Japan, Südkorea) betroffen?
5. Welche Auswirkungen hatten die von der EU erhobenen Bußgelder auf die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Automobilindustrie?
6. Hatten die Bußgelder einen negativen Einfluss auf die Dividendenzahlungen des VW-Konzerns an das Land Niedersachsen?
7. Wie schätzt die Landesregierung die Möglichkeit ein, dass deutsche Autohersteller rückwirkend Ansprüche auf Erstattung der möglicherweise unrechtmäßig gezahlten EU-Bußgelder geltend machen könnten, und welche Schritte wären dafür notwendig?

¹ <https://www.automobilwoche.de/autohersteller/co2-ziel-vw-zahlte-2020-mehr-als-100-millionen-euro-eu-strafe>

² https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/UNITI_PM__Gutachten_EU_Flottenregulierung_20240722.pdf

³ <https://www.automobilwoche.de/autohersteller/co2-ziel-vw-zahlte-2020-mehr-als-100-millionen-euro-eu-strafe>

⁴ <https://www.energiezukunft.eu/mobilitaet/autokonzernen-droht-1146-milliarden-euro-bussgeld>

8. Wie wird sich das Land Niedersachsen als zweitgrößter Aktionär von VW unter Berücksichtigung des Aktionärsrechts gegebenenfalls für eine Rückzahlung der Bußgelder durch die EU an den Automobilkonzern einsetzen?
9. Inwieweit erkennt die Landesregierung in der aktuellen EU-Emissionsbewertung eine Schlechterstellung von E-Fuels, und plant sie Maßnahmen bzw. eine politische Initiative, um diese Bewertung zu ändern und innovative Kraftstofftechnologien zu unterstützen?
10. Welche politischen Schritte wird die Landesregierung auf Landes- und Bundesebene gegebenenfalls unternehmen, um eine Neuausrichtung der EU-Fahrzeugflottenregulierung zu erreichen, die eine ganzheitliche Lebenszyklusbewertung der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs umfasst?
11. Wie wird die Messmethodik des sogenannten Tailpipe-Ansatzes von Volkswagen und der Landesregierung bewertet?
12. Welche weiteren negativen Folgen durch den European Green Deal erwartet die Landesregierung gegebenenfalls für die niedersächsische Automobilindustrie und Wirtschaft?
13. Wie bewertet die Landesregierung im fraglichen Fall die Rechtspraxis auf Seiten der EU?
14. Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung gegebenenfalls auf Bundesebene, um die souveräne Rechtsmacht des deutschen Staates gegen die EU und ihre Organe zu stärken?